Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 41 / 22. SEPTEMBER 2021

Misano-Heimsieg für Bagnaia & Ducati

Zweiter Triumph in sieben Tagen

Moto2-WM in Misano

Nächster Erfolg für KTM-Ajo-Duo

Endurance-WM: Bol d'Or

Suzuki-Sieg nach Favoritensterben

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 41



IndyCar in Laguna Seca

Herta rast zum Sieg, Palou auf Titelkurs



Superbike-WM in Barcelona

Titel-Rivalen nur noch einen Punkt getrennt



DTM in Assen

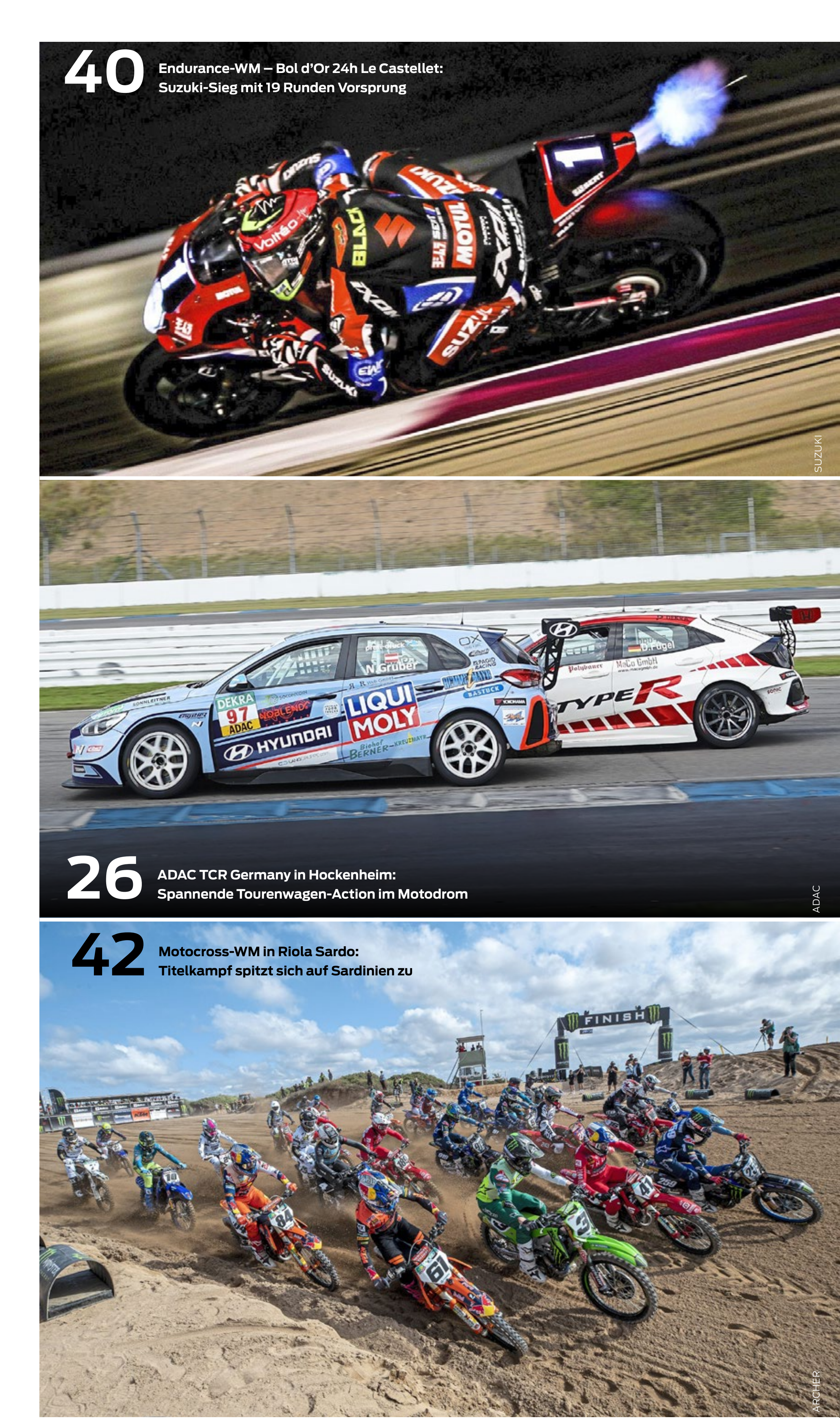
Lawson übernimmt die Tabellenspitze

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



Editorial

Mit Fritz Enzinger geht bei Porsche einer der mächtigsten und einflussreichsten Sportchefs der Autoszene. Das ist schade – aber er hat sein Haus bestellt.

Die guten Menschen vermisst man immer erst, wenn sie weg sind. Das wird auch für Friedrich „Fritz“ Enzinger gelten, der bis Ende des Jahres sukzessive den Stab bei Porsche Motorsport an seinen Nachfolger Thomas Laudenbach übergeben wird (siehe News Seite 15). Der Motorsport und Porsche verlieren mit Fritz Enzinger einen der einflussreichsten und am besten vernetzten Sportchefs. Der 65-jährige Österreicher hat in seiner langen Karriere nicht nur viele große Rennsportprogramme bei BMW und Porsche gemanagt, er hat sie dank seines phänomenalen Netzwerks vorangetrieben – und teilweise überhaupt erst ermöglicht.

Früher, als der Motorsport bei den deutschen Autoherstellern wie ein Kronjuwel behandelt wurde, war das Standard. Sportchefs wie Mario Theissen (BMW) oder Wolfgang Ullrich (Audi) hatten die Macht und die Chuzpe, den Vorständen Motorsport-Großprogramme abzutrotzen, zum Wohle der Marke. Heute, im Zeitalter der Transformation in der Autoindustrie, war Enzinger der Letzte, der in einem Konzern die Entscheider von der Richtigkeit und Notwendigkeit motorsportlicher Leuchtturmprojekte überzeugen konnte.

Mit Enzinger endet insofern eine Ära im deutschen Motorsport – der letzte Motorsport-Dinosaurier geht von Bord. Es ist typisch für Enzinger, dass er sich in den letzten drei Jahren noch mal in den Dienst seiner Sache – des Motorsports – gestellt hat, um bei Porsche und im VW-Konzern die Gleise in die Zukunft zu verlegen, obwohl das eigentlich nicht seiner Lebensplanung entsprach.

Er führte seit November 2018 die beiden Hauptabteilungen (LMP1 und GT) bei Porsche Motorsport wieder zusammen, er fädelte den Formel-E-Einstieg ein und koordinierte die Eigendynamik der Marken im VW-Konzern so, dass Porsche, Audi und wohl auch Lamborghini ab 2023/24 mit einem LMDh-Auto in die Topklasse des globalen Langstreckensports einsteigen können.

Ob er sein drittes großes Ziel noch erreichen wird, nämlich den Einstieg des VW-Konzerns in die Formel 1 zu orchestrieren, das erfahren wir erst in den nächsten Wochen und Monaten. Aber so, wie wir Fritz Enzinger kennen, bekommt er wahrscheinlich auch diese Geschichte noch gewuppt. Und wenn es nicht klappen sollte, war es ganz sicher nicht seine Schuld! So oder so gilt jetzt für Fritz Enzinger: Mission accomplished!

Dass jemand, der so viel Verantwortung an der Backe hat, auch noch offen ist für Gespräche mit Medienvertretern – über Motorsport oder Gott und die Welt –, ist ebenfalls bemerkenswert. Seine Art, die schwierigen politischen Themen im Gespräch so zu verpacken, dass sie ganz leicht klingen, ja, dass man sie gelegentlich sogar überhörte, ist mal mindestens legendär. Und das alles serviert mit österreichischer Konzilianz und subtilem Humor. Lieber Fritz: Wir werden Dich vermissen!

Marcus Schurig
Redakteur


18 Rallycross-WM in Lettland: Kristoffersson verkürzt Rückstand

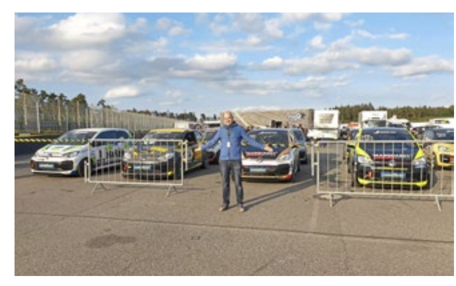
FIA WRX



MSa-Paddock



KNUTSCHFLECK
Der niederländische Mazda MX-5 Cup sorgte im Rahmenprogramm der DTM für reichlich Spektakel. Neu-Fan und MSa-Redakteur Philipp Körner ließ sich die 184 PS starken Renn-Roadster samt Kampfspuren ganz genau erklären.



JUGEND FORSCH(T) IM VW UP
Michael Bräutigam beobachtete beim ADAC Racing Weekend in Hockenheim nicht nur das Geschehen der TCR Germany, sondern auch des Tourenwagen Junior Cups, wo schon 15-Jährige starten dürfen.



AN DER KANTE
Die spektakuläre Sicht über den Vulkanrand von „Sete Cidade“ bei der gleichnamigen Wertungsprüfung auf den Azoren gilt nicht nur bei MSa-Rallye-Reporter Reiner Kuhn als ultimativer Hotspot im internationalen Motorsport.



MASKOTTCHEN FÜR MISANO
Statt Fahrerlager-Roller brachte MSa-Reporter Imre Paulovits seine 70 Jahre alte Ducati Cucciolo nach Misano. Nach dem Sieg empfand sie Teamchef Paolo Ciabatti als das richtige Maskottchen für die Roten.

Russisches Roulette



Die Betriebstemperatur bei Haas ist in den letzten Rennen ordentlich angestiegen. Teamchef Guenther Steiner hat Mühe, seine beiden Piloten unter Kontrolle zu halten. In Monza kam es erneut zur Kollision auf der Strecke. Ist der Frieden im Team noch zu retten?

Von: **Tobias Grüner**

Dass man sich mit Nikita Mazepin nicht den einfachsten Fahrer ins Haus holt, dürfte den Verantwortlichen bei Haas schon vor der Saison klar gewesen sein. Der hitzköpfige Russe war bereits in den Junior-Serien durch einige Ausraster negativ aufgefallen. Mit einem irritierenden Busengrabscher-Video in der Winterpause stimmte der 22-Jährige die PR-Abteilung seines neuen Arbeitgebers dann schon einmal auf einen erhöhten Stresslevel ein. Es dauerte Monate, bis der Proteststurm der Fans in den sozialen Medien endlich abgeebbt war.

Zum Saisonstart fiel der Rookie vor allem durch eine erhöhte Zahl an Fahrfehlern auf. Mazepin wollte die Limits seines neuen Dienstwagens einfach nicht akzeptieren. Den Ärger ließ er regelmäßig an Renningenieur Dominic Haines aus. Die ganze Welt hörte bei den patzigen Funksprüchen zu, die nicht gerade von einem respektvollen Verhältnis zeugten. Zu allem Überfluss verpasste ihm der Teamkollege auch noch eine Quali-Klatsche nach der anderen.

Hoher Frust-Faktor

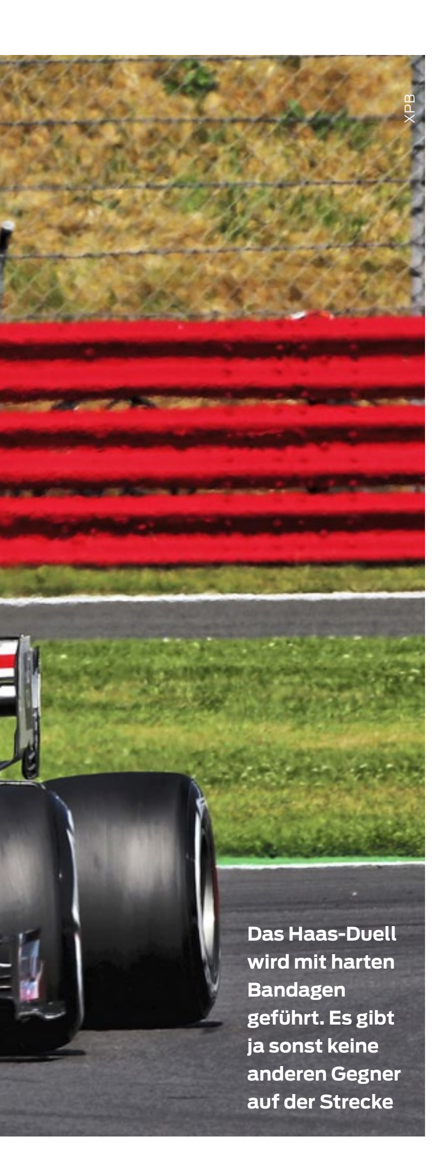
Aber auch auf der anderen Seite der Garage lief es nicht wie geplant. Der Traum von den ersten WM-Punkten in der Premierensaison blieb für Mick Schumacher meist außer Reichweite. Das Talent mit dem großen Namen hatte zwar den Teamkollegen im Griff, aber nur selten die Gelegenheit, sein Können im Duell mit anderen Piloten zu zeigen. Und dann zog sich „Quick Mick“ mit Ausrutschern in Imola, Monaco (2 x), Le Castellet und Budapest auch noch den Ärger der Teamleitung wegen des überzogenen Ersatzteil-Budgets zu.

! Im Quali-Duell führt Schumacher mit 11:3 gegen Mazepin. Der Russe schafft es aber immer wieder, mit markigen Worten von seiner Leistung auf der Strecke abzulenken.

Die überraschend guten Ergebnisse der direkten Konkurrenz von Williams in Ungarn und Belgien steigerten den Frust-Faktor im Haas-Camp zusätzlich. Und plötzlich brach auch noch ein offener Stallkrieg aus. Den Ursprung hatte die Fehde zwischen Schumacher und Mazepin schon in Qualifying von Imola. Damals hatte der Russe gegen die teaminternen Absprachen verstoßen, indem er Schumacher auf der Outlap überholte. Anschließend redete er sich mit Unwissenheit raus: „In den Teams, in denen ich in meiner Junior-Zeit gefahren bin, gab es solche Regeln nicht. Als man mir dann gesagt hat, wie ich mich verhalten muss, habe ich mich auch immer daran gehalten.“

Eskalation in Zandvoort

Laut Mazepin habe es dann von Schumacher in Spielberg eine Retourkutsche gegeben. Und in Zandvoort ging der Deutsche vor dem Start seiner fliegenden Runde erneut am Schwesterauto vorbei, obwohl der Teamkollege laut Marschplan eigentlich zuerst mit der Zeitenjagd beginnen durfte. Der Russe ließ seinem Ärger danach vor den TV-Kameras freien Lauf und bezichtigte seinen Stallrivalen unfairer Taktikspielchen. Was Mazepin nicht wusste: Schumacher hatte die Freigabe zum Platzwechsel vom Kommandostand bekommen, um mit mehr Tempo auf der Outlap höhere Reifentemperaturen zu generieren. Teamchef Guenther Steiner entschuldigte sich danach bei allen Beteiligten: „Da haben wir schlecht kommuniziert. Wir werden daraus lernen und es beim nächsten Mal besser machen.“



Das Haas-Duell wird mit harten Bandagen geführt. Es gibt ja sonst keine anderen Gegner auf der Strecke

Doch nur einen Tag später hing der Haussegen bei Haas schon wieder schief. Mazepin hatte die Reihenfolge mit einem harten Manöver in der Startrunde umgedreht. Doch Schumacher kam dank Windschatten mit Überschuss aus der letzten Kurve und startete auf der Innenseite eine Attacke. Bei mehr als 300 km/h schmiss Mazepin die Tür in letzter Sekunde zu. Die Autos berührten sich. Schumacher touchierte auch noch die Pylone am Boxeneingang, wodurch sein Frontflügel zu Bruch ging. Anschließend war es der Deutsche, der sich öffentlich beklagte, dass ihm der Teamkollege das Rennen zerstört hätte.

Während die meisten Experten mit dem Finger auf Mazepin zeigten, wollte Steiner keinem seiner beiden Schützlinge die Hauptschuld zusprechen. Klar war nur, dass es so nicht weitergehen konnte. Bei einem Gespräch noch am Abend nach dem Holland-Grand-Prix sollten die Fronten eigentlich geklärt werden, doch eine Lösung wurde nicht gefunden. Erst als Steiner den beiden Streithähnen vier Tage später offen drohte, das Duell per Stallregie zu entschärfen, willigten die Piloten ein, weniger aggressiv zu Werke zu gehen.

Teamchef muss vermitteln

„Die Fahrer müssen ja keine Freunde werden", erklärte Steiner. „Aber es muss eine gute Arbeitsbeziehung geben, sodass beide als Team funktionieren." Der Südtiroler zeigt aber auch Verständnis für die Situation: „Wenn sich zwei Teamkollegen hart duellieren, sieht es immer so aus, als hätten sie ein persönliches Problem miteinander. Beim Kampf mit anderen würde es nicht solche Diskussionen geben. Aber leider kämpfen wir aktuell nicht mit anderen Fahrern."

Der Teamchef steckt zudem in einer Zwickmühle. Er darf Nikita Mazepin nicht zu hart rannehmen, sonst steht dessen Vater Dmitry sofort auf der Matte, der mit seiner Firma Uralkali als Hauptsponsor einen großen Teil des Teambudgets aufbringt. So mündete die Aussprache unter sechs Augen auch nicht in einer Verwarnung an den hitzigen Sohnemann. Der stichelte anschließend sofort weiter: „Es war schön zu hören, dass ich nicht der böse Bube bin. Manchmal muss man vielleicht auch einfach den Fuß vom Gas nehmen, wenn man eine Pylone vor sich sieht, anstatt sein Auto zu beschädigen."

Schumacher selbst ging auf die Provokationen bisher nicht ein. Ganz nach dem Vorbild von Vater Michael regelt der Junior die Probleme lieber intern. Öffentliche Kritik gibt es weder am Teamkollegen noch am Teamchef. Die Stillhalte-Strategie könnte aber auch zum Bumerang werden. In der Presse kommt praktisch nur die Sichtweise von Mazepin vor. Nach außen entsteht das Bild, dass sich der Deutsche gar nicht wehrt. Auch im Schumi-Lager selbst ist man sich nicht mehr so sicher, ob die Defensiv-Taktik richtig ist. Wenn es dumm läuft und Schumacher im Saison-Endspurt ein paar Quali- oder Rennduelle verliert, läuft er Gefahr, den Stempel „zu nett für die Formel 1" verpasst zu bekommen.

Entschuldigung in Monza

Mazepin zeigte sich das ganze Monza-Wochenende angriffslustig. Seitdem er nach der Sommerpause ein neues, leichteres Chassis bekommen habe, könne er endlich mit gleichen Waffen gegen Schumacher kämpfen. Die Pace auf eine schnelle Runde habe sich deutlich gesteigert, behauptet der Moskauer. Im Monza-Rennen führte das neue Selbstbewusstsein jedoch zu einer übermütigen Attacke. In Runde 32 griff Mazepin Schumacher in der Roggia-Schikane an und drehte das Schwesterauto um, was ihm eine Zeitstrafe einbrachte.

Über Funk beklagte er sich zunächst, dass Schumacher in ihn reingelenkt habe. Doch nach dem Rennen kam fast so etwas wie eine Entschuldigung: „Er hat sehr früh gebremst, und ich habe meine Nase reingehalten. Es tut mir leid, dass es zum Kontakt kam. Es war mein Fehler, aber mehr ein normaler Rennunfall." Schumacher nahm die erneute Kollision gelassen: „Es hat sowieso nichts an meinem Ergebnis geändert." Für Steiner zeigten die Reaktionen einen ersten Erfolg im Lernprozess: „Sie haben die Sache untereinander geklärt. Mir hat gefallen, wie sie das geregelt haben. Wir machen Fortschritte. Zum Glück hielt sich der Schaden an den Autos in Grenzen." ■



Mazepin und Schumacher sind vom Charakter komplett unterschiedlich



In Zandvoort und Monza gingen im Infight jeweils Frontflügel zu Bruch



Teamchef Guenther Steiner (l.) will Sponsor Dmitry Mazepin nicht verärgern



XPB

Alpine-Direktor Laurent Rossi spricht eine klare Sprache und geht auch mit dem eigenen Team hart ins Gericht. Wir haben uns mit dem neuen starken Mann im Team über seine Einschätzung zum Auto und dem Motor unterhalten und über die große Chance ab 2022.

Von: **Michael Schmidt**

Unerwarteter Sieg: Alpine-Chef Rossi duscht Ocon ab

WILHELM

Hat Alpine Ihre Erwartungen in die Saison erfüllt?
Bis jetzt liegen wir im Plan. Auch wenn wir noch zu viele Schwankungen haben. Zu Saisonbeginn sind wir als Siebter hinterhergehinkt. Die Tatsache, dass wir uns den fünften Platz zurückerobert haben, ohne uns für 2022 zu schaden, zeigt, dass wir das Potenzial haben, zurückzuschlagen. Das wird an Bedeutung gewinnen, wenn wir 2022 um die Positionen kämpfen, die wir uns erhoffen. Bis jetzt bin ich mit der Saison zufrieden.

Was war gut, was schlecht?
Das Auto war zum Saisonbeginn nicht so gut, wie wir das erwartet haben. Und das Auto bestimmt die Rundenzeit. Das hat einige Fragen aufgeworfen, wie gut wir uns an Regeländerungen anpassen können. Wir haben dann aber schnell reagiert. Das war eine schlechte und gute Erfahrung zugleich. Wir haben ebenfalls zu Beginn der Saison operativ nicht immer die besten Entscheidungen getroffen. In der Reifenwahl, im Reifenmanagement. Das war frustrierend. Wenn das Auto schon nicht schnell genug ist, musst du wenigstens alle anderen Bereiche optimieren. Daraus haben wir gelernt. Wir haben uns Schritt für Schritt verbessert, sind aber immer noch nicht am Ziel. In Spa haben uns auf den Regenreifen zwei Sekunden gefehlt. Dafür sind wir jetzt in der Qualifikation viel besser geworden, die Autos aus dem Verkehr rauszuhalten. Das hört sich nebensächlich an, ist aber für uns, die wir immer an der Schwelle zu den Top 10 kämpfen, extrem wichtig. In der Rennstrategie sind wir richtig stark geworden. Budapest hat das gezeigt. Wir haben einen guten Job gemacht, unsere Positionen zu verteidigen. Na ja, Fernando

„Minimalziel bleibt Platz 5“

hat da auch ein bisschen mitgeholfen.

Ferrari hat den Rückstand zur Spitze halbiert. Wie sieht das bei Alpine aus?
Bei uns ist es eher der gleiche Rückstand wie letztes Jahr. Andere sind leider in die Lücke gesprungen, wie Ferrari und McLaren. Wir haben nur Fortschritte auf uns selbst gemacht, auf die Topteams aber etwas verloren.

Ferrari schreibt 60 Prozent des Rückstandes dem Motor zu, 40 Prozent dem Auto. Und bei Ihnen?
Genau andersherum. Wir hatten im Winter Probleme mit dem Windkanal. Das hat uns zwei Wochen Entwicklungszeit gekostet. Dazu haben wir beim Design nicht alles richtig gemacht. In einer groben Schätzung gehen bei uns zwei Drittel zu Lasten des Autos und ein Drittel auf den Motor.

Wie wichtig war der Sieg in Ungarn als Beweis dafür, dass es die richtige Entscheidung war, in der Formel 1 weiterzumachen.
Der Sieg war gar nicht so wichtig. Wir haben grundsätzlich unseren Blick auf die Formel 1 verändert. Vorher war die Formel 1 immer ein Thema für den Gesamtvorstand und die gesamte Renault-Gruppe. Jetzt teilt sich diese Gruppe in vier Marken auf, und Alpine ist eine davon. Die Formel 1 gehört zu Alpine und liegt damit hauptsächlich in den Händen unseres Präsidenten Luca de Meo und mir. Wir haben entschieden, dass wir die nächsten fünf bis zehn Jahre in der Formel 1 bleiben. Ein Sieg ändert nichts an unserer Strategie. Er hilft aber, daran zu glauben. Eine Saison ohne Sieg, womit wir ja rechnen mussten, hätte auch nicht unsere Pläne beeinflusst.

Ist Platz 5 Pflicht?
Platz 5 war immer und ist immer noch das Minimalziel. Mehr geht in diesem Jahr bei realistischer Betrachtung nicht.

Im ersten Lockdown der Coronakrise hat Renault entschieden, die Neukonstruktion des Motors auf 2022 zu verschieben und sie mit der Anpassung an den E10-Sprit zu verbinden. War das im Rückblick richtig oder falsch?
Ich glaube nicht, dass es ein Vorteil ist, mit einer Entwicklung zurückzuhalten. Ich würde sogar sagen, dass es besser gewesen wäre, wir hätten schon dieses Jahr eine Evolution des Motors gehabt. Das hätte uns eine bessere Basis für den 2022er-Motor gegeben. Wir müssen jetzt einen signifikanten Schritt machen, der zwei Schritte von den anderen übertrifft.

> „Der Sieg in Ungarn ändert nichts an unserer neuen Strategie. Er hilft uns aber, daran zu glauben. Auch eine Saison ohne Sieg hätte unsere Pläne nicht beeinflusst.“

Alle Mittelfeld-Teams setzen darauf, dass ihnen die Budgetdeckelung und der technische Neustart die goldene Chance bieten, zu Mercedes und Red Bull aufzuschließen. Die Rechnung kann aber nicht für alle aufgehen?
Ich glaube trotzdem, dass es für alle eine realistische Chance ist. Wenn wir die Höhe der Investitionen der Topteams mit ihrer Leistung auf der Strecke in den letzten 20 Jahren vergleichen, dann geht das Hand in Hand. Force India war vielleicht die einzige Ausnahme. Sie waren besser als ihr Budget. Ab nächstem Jahr kämpfen wir alle mit dem gleichen Geld um die gleichen Punkte. Wir dürfen natürlich nicht ignorieren, dass die großen Teams mit ihrem Geld in der Vergangenheit bessere Einrichtungen und Werkzeuge geschaffen haben. Aber mit der Zeit wird sich das angleichen, und der Wettbewerb wird gerechter sein. Es ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Sie wollen jetzt bestimmt wissen, was genau uns gegenüber den anderen Mittelfeld-Teams auszeichnet, die das genauso sehen?

Exakt.
Wir sind schon seit 45 Jahren in der Formel 1, und viele Leute im Team haben eine immense Erfahrung. Dann sind wir immer noch ein Werksteam. Das bringt Vorteile bei der Integration von Chassis und Motor. Das Resultat ist ein besseres Paket. Die Kundenteams müssen sich immer an den Motor anpassen, der geliefert wird. Dazu kommt, dass wir als Teil der Renault-Gruppe nun Planungssicherheit haben. Wir können etwas aufbauen. Nicht wie früher, wo jede Saison wieder alles infrage gestellt wurde. Das hat immer wieder dazu geführt, dass die Ziele und Pläne geändert wurden. Jetzt halten wir an einer Marschroute fest. Teil einer großen Gruppe zu sein, bringt uns Vorteile beim Einkauf, der Logistik, künstlicher Intelligenz und der Software. Wir können uns so darauf konzentrieren, das bestmögliche Auto zu bauen.

Wie nah liegt Alpine am Budgetdeckel?
In diesem Jahr passt er uns wie ein Maßanzug. Für die Reduktion der nächsten beiden Jahre müssen wir ein paar kleine Anpassungen tätigen. Wir fühlen uns mit den Zahlen, so wie sie vorgeschrieben sind, komfortabel.

Wann hat Alpine die Entwicklung des 2021er-Autos gestoppt und sich voll auf 2022 konzentriert?
Zwischen Baku und Frankreich. Es ist ja immer ein fließender Übergang. Aber nach Baku war der A521 nicht mehr im Windkanal, und die meisten Ingenieure haben sich mit dem nächstjährigen Auto beschäftigt.

Ist es ein Nachteil, dass Renault keine Kunden mehr für seinen Motor hat?
Es ist ein Zeichen. Wir besitzen in der Szene offenbar keinen Kredit mehr. Man muss es so nüchtern sehen. Unser Motor war nicht mehr attraktiv für Kunden. Wir haben uns da in der Vergangenheit technisch auch oft ein Eigentor geschossen, weil wir unsere Antriebseinheiten zu sehr den Wünschen der Kunden für ihr Chassis angepasst haben. Das hat zu Reibungsverlusten geführt und Kapazitäten gebunden. Wenn dann der Kunde nicht zufrieden war, wurde in zwei Richtungen entwickelt, womit wir uns selbst geschadet haben. In einer idealen Welt sollte man einen Motor bauen, und mit dem müssen die Kunden leben. Dann hat auch das Werksteam einen Nutzen, weil es mehr Daten bekommt. Im Moment profitieren wir davon, uns auf uns selbst zu konzentrieren. Wenn sich alles mal eingespielt hat, wäre es schon interessant, wieder ein oder zwei Kunden zu haben. Jetzt aber soll der Fokus auf dem bestmöglichen Motor für uns liegen.

Alpine hat viele junge Fahrer in seinem Programm, aber keinen Platz für sie. Was machen Sie mit denen?
Ich stimme Ihnen zu. Die Knappheit an Plätzen in der Formel 1 war nicht vorhersehbar, als wir unsere Junioren unter Vertrag genommen haben. Die Jungs sind alle gut, und wir versuchen dem gerecht zu werden und was für sie zu finden. Im Moment können wir nur schauen, dass jeder von ihnen eine gute Zukunft im Rennsport bekommt. Zum Beispiel Lundgaard in den USA. Auch für Zhou haben wir ein Szenario im Hinterkopf. Vielleicht ergibt sich ja noch etwas für ihn. Er verdient es, denn er ist ein supertalentierter Fahrer.

Geht Alpine mit einem vollen Programm nach Le Mans?
Wir schauen uns das an. Es muss für uns ein Geschäftsmodell sein. Erstens müssen wir dort erfolgreich sein. Zweitens profitabel. Es muss Nutzen für unsere Straßenautos abwerfen. Nach unserem Plan soll sich Alpine ab 2025 selbst tragen. Ich erwarte in den nächsten zwei Monaten eine Entscheidung.

LMDh oder Hypercar?
Wir prüfen beides. Es geht auch darum, bei welchem der beiden Projekte wir von unseren Ressourcen besser profitieren können. ■

Formel 1

Noch ein Jahr bei Aston

Aston Martin hat endlich seine Fahrer für das kommende Jahr bestätigt. Demnach werden Sebastian Vettel und Lance Stroll auch 2022 für die Briten auf Punktejagd gehen.

Von: **Tobias Grüner**

Das war eine überraschend schwere Geburt. Ursprünglich hatte Aston Martin die Bekanntgabe seiner Fahrer für das Ende der Sommerpause angekündigt. Nach Verzögerungen hieß es dann, es werde in Zandvoort so weit sein. Dann wurde man von der Teamleitung auf Monza vertröstet. Nun war es eine Woche vor dem GP Russland endlich so weit. Wie erwartet macht Aston Martin auch 2022 mit Sebastian Vettel und Lance Stroll weiter. Die Hängepartie in den vergangenen Wochen hatte Gerüchte im Fahrerlager befeuert, dass Vettel seinen Helm vielleicht doch vorzeitig an den Nagel hängen könnte, um sich verstärkt dem Kampf für Klimaschutz und Gleichberechtigung zu widmen.

Stattdessen will der Heppenheimer 2022 noch einmal voll angreifen und mit seinem Team die Wende schaffen. Nach Platz 4 im Vorjahr war sein Rennstall auf die aktuell siebte Position im Konstrukteurspokal abgestürzt: „Die Änderungen sind so groß, dass alle Teams wieder bei null anfangen. Das ist für uns eine große Chance. Ich glaube an die Stärke unseres Teams.“ ■



ASTON MARTIN

Die Verlängerung für 2022 war per Option bereits im alten Vertrag geregelt

Formel 1

Schumacher-Porträt

Beim Streaming-Dienst Netflix ist ein emotionaler Porträt-Film über Michael Schumacher erschienen, in dem die Familie auch erstmals über das Leben nach dem Unfall spricht.

Von: **Tobias Grüner**

Um Michael Schumacher war es seit dem schweren Ski-Unfall 2013 ruhig geworden. Doch nun bekommen seine Fans endlich wieder etwas über ihren Helden zu sehen. Netflix hat seit dem 15. September einen Dokumentarfilm über den F1-Superstar im Angebot.

In dem emotionalen Porträt wird viel unveröffentlichtes Archivmaterial gezeigt. Die Familie hat erstmals Aufnahmen aus dem privaten Bestand freigegeben. Filme vom Urlaub oder von Familienfeiern zeigen Schumacher von einer ganz privaten Seite, wie man sie während seiner aktiven Karriere nur selten zu sehen bekam. Die Aussagen seiner engsten Wegbegleiter zeigen die zahlreichen Facetten einer vielschichtigen Persönlichkeit. Emotional sind natürlich vor allem die Statements der Familie rund um den Unfall. „In Meribel sagte er kurz vorher noch zu mir: Der Schnee ist nicht optimal. Wir könnten ja auch nach Dubai gehen und Fallschirmspringen“, erinnert sich zum Beispiel Ehefrau Corinna. „Es ist klar, dass mir Michael jeden Tag fehlt. Die ganze Familie vermisst Michael. Aber er ist ja noch da – wenn auch anders. Das gibt uns allen Kraft.“

Sohn Mick fällt es sichtlich schwer, über das Schicksal seines Vaters zu sprechen: „Es gibt Momente, die viele mit ihren Eltern erleben, die nach dem Unfall einfach nicht da sind. Das finde ich ein bisschen unfair. Wir sprechen die gleiche Sprache und hätten sicher viel zu bequatschen. Das habe ich oft im Kopf. Ich würde alles aufgeben, nur für das.“ ■



WILHELM

Corinna Schumacher spricht über das Leben vor und nach dem Unfall

NACHRICHTEN

ALTERNATIVE INDYCAR
Alex Albon gibt 2022 sein F1-Comeback bei Williams. Der Deal kam nur Dank finanzieller Unterstützung von Red Bull zustande. Albon hatte sich bereits nach Alternativen umgeschaut: „Ich brauchte natürlich einen Plan B. Es gab schon erste Gespräche für die Formel E oder IndyCar. Ich habe mich auch mit Romain Grosjean bei einem Rennen in Indianapolis getroffen.“

STRAFE KEIN HANDICAP
Red-Bull-Teamchef Christian Horner glaubt, dass die Rückversetzung um drei Startplätze in Sotschi „kein großes Handicap“ für Max Verstappen ist: „Ich habe mir die vergangenen Russland-Rennen noch einmal angeschaut. Im Jahr 2018 ist Max von ganz hinten nach vorne gefahren, bevor er zu seinem Boxenstopp abbiegen musste.“

KEIN FAN VON GIMMICKS
Alain Prost hat deutliche Worte für die neuen Sprint-Pläne mit umgedrehter Start-Reihenfolge gefunden: „Wird Reversed Grid in der Formel 1 eingeführt, dann wende ich mich von diesem Sport ab. Das ist das Schlimmste, was man machen kann. Da habe ich es lieber, wenn ein Team dominiert, weil es die beste Arbeit abliefert.“

NUR DREI TAGE MONACO
Um mehr GPs in den Kalender zu bekommen, überlegen die F1-Bosse, die Rennwochenenden zu kürzen. Vor allem der GP Monaco mit dem Training am Donnerstag stellt ein großes Ärgernis dar. Das Event soll künftig nach dem Standard-Zeitplan ablaufen.

DI GRASSI ZU VENTURI
Nach dem Formel-E-Ausstieg von Audi wechselt Lucas di Grassi zu Venturi. Der Meister von 2017 wird beim monegassischen Rennstall neuer Teamkollege von Edoardo Mortara. Norman Nato muss das Team von Susie Wolff nach einer Saison verlassen.

Heimsieg

Unantastbar: Laguna-Seca-Spezialist Colton Herta führte 91 von 95 Runden an

MOTORSPORT IMAGES

Der Kalifornier Colton Herta (Andretti Autosport) dominierte das vorletzte Saisonrennen in Laguna Seca. Mit einem souveränen zweiten Platz machte Chip-Ganassi-Pilot Álex Palou parallel einen großen Schritt in Richtung seines ersten IndyCar-Titels.

Von: **Philipp Körner**

Die Familie Herta und die Berg-und-Talbahn von Laguna Seca haben eine besondere Beziehung. Schon Coltons Vater Bryan gewann dort in den Jahren 1998 und 1999 – im Jahr 1996 wurde er in der berüchtigten Corkscrew noch von Alex Zanardi überrumpelt. Bei beiden Erfolgen war der heute 51-Jährige von der Pole-Position gestartet.

Dementsprechend gehörte es quasi zur Familien-Tradition, dass auch der 21-jährige Colton am letzten Wochenende dem Feld die Grenzen in der Qualifikation aufzeigte. Vom zweiten Platz startete sein Andretti-Teamkollege Alexander Rossi. Der dritte Startrang ging an Will Power (Team Penske). Aus der Meisterschaftsperspektive sicherte sich Spitzenreiter Álex Palou mit dem vierten Platz die beste Ausgangsposition. Der nächstbeste Verfolger, Patricio O'Ward (McLaren SP), ging zwei Ränge dahinter in den vorletzten Saisonlauf. Die nur mit Außenseiterchancen kämpfenden Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) und Josef Newgarden (Team Penske) mussten sich mit den Plätzen 8 und 17 zufriedengeben.

Rossi mit frühem Crash

Bereits beim Start setzte Rossi den etwas langsamer vom Fleck gekommenen Herta unter Druck. Der stets schnelle, aber fehleranfällige Herta rutschte dann in der zweiten Runde leicht von der Strecke und schuf Platz für eine Attacke von Rossi. Der ehemalige F1-Fahrer kam dabei aber ebenfalls ins Rutschen und touchierte seinen Kollegen. Während Herta die Fahrt ohne Schaden fortsetzen konnte, flog Rossi mit einem abgeknickten Rad vorne rechts von der Strecke. Es folgte die einzige Safety-Car-Unterbrechung.

Nach dem leichten Hadern zu Beginn fand Herta schließlich in den Rhythmus und spielte seine Stärken auf dem 3,602 Kilometer langen Kurs aus. Dahinter sorgten zeitige Stopps für erste Taktik-Spielchen und Positionswechsel. Unter anderem ging Josef Newgarden früh an die Box, was später in die einzig erfolgreiche Vier-Stopp-Strategie mündete. Zudem lieferten sich Palou und sein Titelkonkurrent O'Ward ein taktisches Fernduell. Der zunächst aussichtsreich gelegene Power verlor wegen eines Notfall-Services früh seine gute Position. Dem Penske-Piloten waren zum wiederholten Male Motorprobleme zum Verhängnis geworden.

Trotz vieler intensiver und kontaktreicher Duelle verlief das Rennen weitgehend sauber. Für größere Aufregung sorgte allerdings Takuma Sato (Rahal Letterman Lanigan Racing), der sich kurz vor Rennhalbzeit mit dem Heck voran die Corkscrew hinunter drehte und dabei wenig umsichtig in den ausweichenden Scott Dixon hineinrollte. Spätestens nach dieser Aktion musste Dixon seine letzten Hoffnungen auf den Titel begraben. Er beendete das Rennen auf Rang 13.

Der Mann der Schlussphase hieß Romain Grosjean (Dale Coyne Racing), der sich auf frischen Reifen munter durch das Feld kämpfte und dabei auch nicht davor zurückschreckte, die NASCAR-Legende Jimmie Johnson (Chip Ganassi Racing) mit einem überambitionierten Manöver zu überrunden. Grosjeans furiose Fahrt endete schließlich auf einem starken dritten Platz.

Palou fährt meisterlich

Ähnlich wie Herta an der Spitze zeigte auch der Zweitplatzierte Álex Palou den ganzen Tag über eine starke Pace, eine Chance auf den Sieg habe er aber nie gehabt: „Sobald ich Druck auf Colton ausgeübt habe, habe ich meine Reifen überfordert." Glücklich zeigte sich Palou über seinen massiven Punkte-Vorsprung. Da Konkurrent O'Ward nur auf Rang 5 einlief, erhöhte der Spanier den Abstand auf 35 Zähler. Der Vorsprung auf Newgarden, der mit der mutigen Strategie immerhin Rang 7 rausholte, wuchs sogar auf 48 Punkte. Newgarden bräuchte beim Finale somit ein perfektes Wochenende. Palou mahnte dennoch: „Ich war noch nie in Long Beach, die beiden anderen schon. Selbst wenn ich nur Rang 11 für den Titel brauche, wird es nicht einfach." Neben der Fahrer-Wertung wird auch der Titel „Rookie of the Year" beim Finale entschieden. Zwischen dem Vollzeit-Pilot Scott McLaughlin (Team Penske) und Romain Grosjean liegen 20 Punkte. Honda hat bereits den Hersteller-Titel eingesackt. Dem früh aus dem Titelkampf gefallenen Herta war die Rechnerei herzlich egal: Wie nach jedem Sieg lud er seine Familie abends zu Tacos ein. ■

LAGUNA SECA

1.	Colton Herta	2:02.31,5444 h
2.	Álex Palou	+ 1,9747 s
3.	Romain Grosjean	+ 3,7087 s
4.	Graham Rahal	+ 13,8616 s
5.	Patricio O'Ward	+ 24,6972 s
6.	Marcus Ericsson	+ 28,5032 s
7.	Josef Newgarden	+ 29,7267 s
8.	Simon Pagenaud	+ 30,4215 s
9.	Oliver Askew	+ 32,4675 s
10.	Ed Jones	+ 47,9944 s

Pole-Position:
Colton Herta: 1.10,7994 min.
Meiste Führungsrunden:
Colton Herta, 91/95 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	517 Punkte
2.	O'Ward	482
3.	Newgarden	469
4.	Dixon	445
5.	Ericsson	430



INDYCAR/CHRIS JONES

Álex Palou mit der Vorentscheidung?



Monza di alta velocitá

Das Speed-Denkmal

Der Straßenkurs von Monza ist noch höchst lebendig. Das Oval steht unter Denkmalschutz. Die Formel 1 fuhr vier Mal auf der kombinierten Strecke. Bei den Sportwagen war 1969 Schluss.

Von: **Michael Schmidt**

Die Steilkurven von Monza sind das vielleicht berühmteste Denkmal im Motorsport. Die Nordkurve der Avus wurde abgerissen, das Banking in Brooklands dämmert in schlechtem Zustand dahin. Von Reims blieb nur die alte Boxenanlage übrig, vom Bremgartenring ein paar Stücke Asphalt. Und von vielen anderen Rennstrecke der Vergangenheit noch nicht einmal das.

In Monza lebt die Geschichte, da hat selbst der Grand-Prix-Kurs Patina angesetzt. Die ganze Anlage ist ein Museum. Wer in den Königlichen Park fährt, spürt, dass hier der Rennsport zu Hause ist. Vieles an Monza ist rekordverdächtig: Der Kurs wurde 1922 in nur 100 Tagen erbaut. Er verband zwischen 1955 und 1969 zwei Rennstrecken in einer. Und kein Ort hat mehr Grands Prix gesehen als das Autodromo Nazionale: 71 in 72 Jahren.

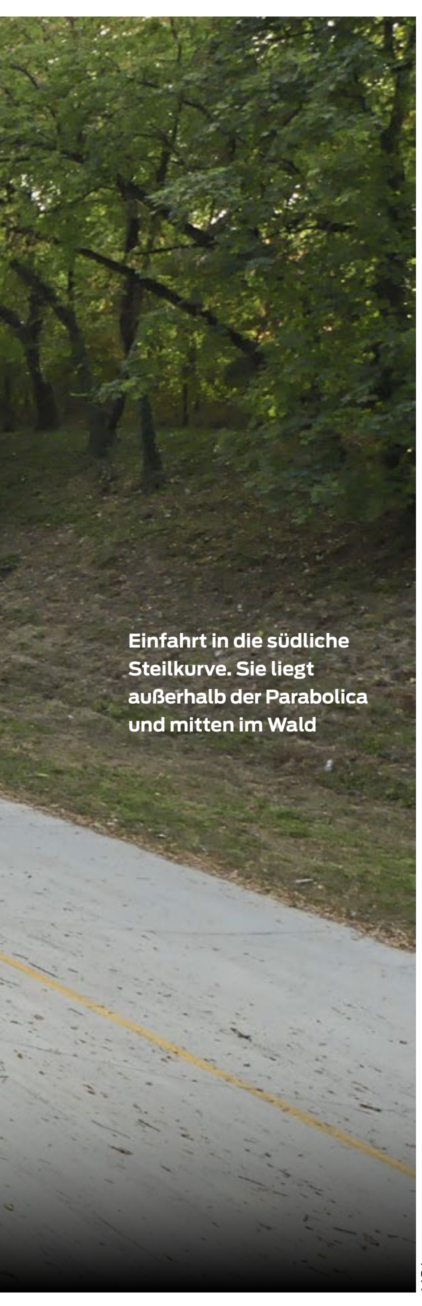
Monza im Wandel

Es ist immer noch genug von der alten Streckenführung übrig, um sich vorzustellen, wie das früher einmal war. Die Schikanen am Ende der Zielgeraden, in der Roggia-Kurve und dem Ascari-Bogen sind ein wenig künstlich, doch sie stören nicht mehr so wie in der Anfangszeit, als sie dem Hochgeschwindigkeitskurs seinen Charakter raubten. Bis 1971 gab es nicht eine langsame Kurve. Viele montierten ihre Flügel ab, weil das schneller war. Und es ging Monza immer darum, die schnellste Strecke im Kalender zu sein. Eine Zeit lang musste das Autodrom diesen Titel abtreten, doch als später die Schikanen etwas schneller gesteckt und die Motoren immer stärker wurden, fielen selbst die alten Rekorde. Im letzten Jahr kreiste Lewis Hamilton in 1.18,887 Minuten und 264,363 km/h um den 5,793 Kilometer langen Kurs.

Monza war immer der Tempel des Speeds. 1955 wollten die Streckenbetreiber das dadurch untermauern, dass sie das alte Oval modernisierten. Die 4,250 Kilometer lange Bahn wies zwei stark überhöhte Kurven mit einem Radius von 320 Metern und bis zu 38 Grad Neigung auf. Zum Vergleich: Die neue Zielkurve von Zandvoort ist um 18 Grad überhöht, und das kommt einem schon steil vor. In der Serraglio-Passage kreuzt die Nordkurve den Straßenkurs. Die Südkurve liegt außerhalb der ebenfalls 1955 renovierten Porfido-Kurve, die danach wegen ihres Profils Parabolica genannt wurde.

Geteilte Zielgerade

Dadurch ergab sich die Möglichkeit, die beiden Strecken miteinander zu kombinieren, was zu einer Gesamtlänge von knapp über zehn Kilometern führte. Die Zuschauer auf der Haupttribüne bekamen gleich doppelt Action geboten: Wenn die Autos aus der Parabolica schossen, wurden sie automatisch auf die Innenbahn der Zielgeraden geführt. 300 Meter hinter den Boxen zweigte die erste Steilkurve in den Wald ab. Die zweite leitete die Autos wieder auf die Außenseite der Zielgeraden zurück. Sie hatte Extrabreite und wurde in den ersten Jahren noch durch Poller in zwei



Einfahrt in die südliche Steilkurve. Sie liegt außerhalb der Parabolica und mitten im Wald

MSA

Fahrstreifen getrennt. Das Debüt 1955 war ein voller Erfolg, Mercedes verabschiedete sich mit einem Doppelsieg von der Formel 1. Die Stromlinienkarossen erreichten in den Steilkurven bis zu 285 km/h.

Auch 1956, 1960 und 1961 war die Formel 1 auf der kombinierten Strecke zu Gast. Da sich die Betonplatten bewegten, wurde die Bahn schnell zu einer gefährlichen Rüttelpiste. 1960 zogen die englischen Teams ihre Nennung aus Sicherheitsgründen zurück. Ferrari hatte freies Feld zu einem geschenkten Sieg.

Polizei sperrt Oval

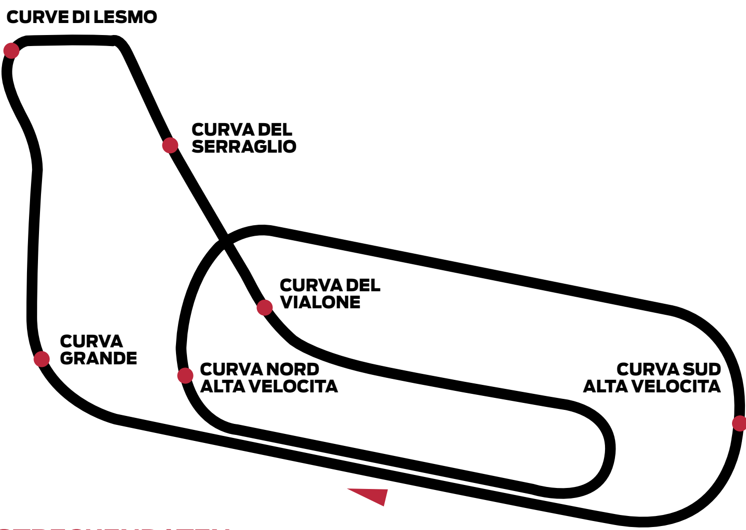
1961 traf man sich zum letzten Mal im Oval. Als der Veranstalter 1963 einen weiteren Grand Prix auf der Zehn-Kilometer-Variante erzwingen wollte, kam es nach dem ersten Training zum Eklat. Nach einigen Aufhängungsbrüchen, Reifenschäden und wilden Drehern schritt die Polizei ein. Sie verbot die Fortführung der Aktivitäten in der Steilwand. Sie fürchtete um die Sicherheit von Zuschauern und Fahrern. Die Veranstaltung wurde sehr zur Erleichterung der Fahrer auf dem Straßenkurs weitergeführt. Die 1000-Kilometer-Rennen fanden weiter unbeirrt auf der großen Strecke statt und wurden ab 1966 durch zwei Schikanen vor den Steilkurven entschärft. Nach 1969 fiel der Vorhang endgültig.

Doch das Monument blieb. Es wurde vor einigen Jahren renoviert, sodass sogar Demo-Fahrten möglich sind. Die beiden Betonschleifen mitten durch den Wald sind schon ohne Autos eindrucksvoll. Jedes Mal, wenn ich davorstand, habe ich mir vorgestellt, wie es wohl gewesen sein muss, als sich die Fahrer mit Vollgas in die obere Spur einfädelten und sich dann von den Fliehkräften in die Wand pressen ließen, von der oberen Kante nur durch eine rostige Leitplanke getrennt. Das Ganze noch im Pulk. Lewis Hamilton hat uns 2015 ein bisschen Vergangenheit spüren lassen. Der Weltmeister nagelte mit einem Mercedes W196 volle Kanone durch das Oval. Es war ein Bild für Götter. ■

DIE SIEGER (FORMEL 1)

Jahr	Fahrer	Team	Schnitt
1955	Juan-Manuel Fangio	Alfa Romeo	206,792 km/h
1956	Stirling Moss	Maserati	208,785 km/h
1960	Phil Hill	Ferrari	212,535 km/h
1961	Phil Hill	Ferrari	209,387 km/h

Rekord: 2.43,6 min = 220,071 km/h (Phil Hill, Ferrari 246 Dino, 1960)



STRECKENDATEN

Lage:	10 km nördlich von Mailand
Länge:	10,001 km (1955-1969)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	6
Linkskurven:	2
Schnellster Teil:	ca. 300 km/h
Langsamster Teil:	ca. 100 km/h



MOTORSPORT IMAGES

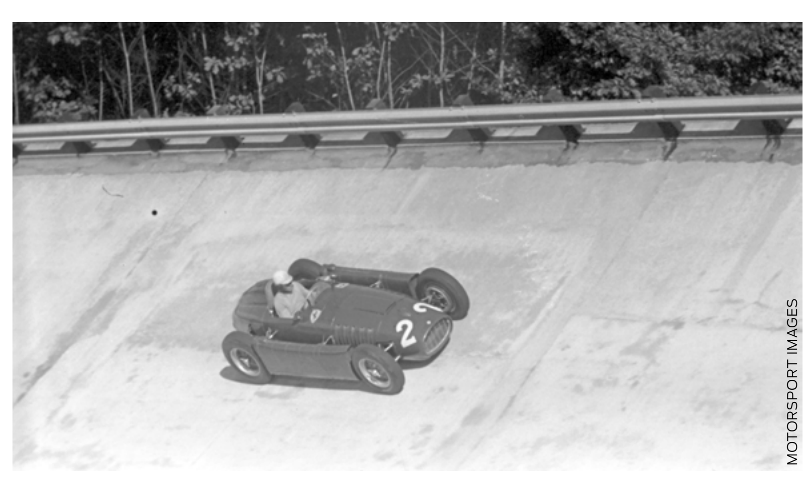


MOTORSPORT IMAGES

Links die Einfahrt in die erste Steilkurve 1961, rechts die zweigeteilte Zielgerade

WEITMANN

Die Mercedes kommen aus der Parabolica. Im Hintergrund die Steilkurve



MOTORSPORT IMAGES

Hoch hinaus: Farina fliegt mit Tempo 280 im Lancia D50 durch die Steilwand



IMSA

Zwischen 2016 und 2019 setzte Multimatic den Ford GT in der GTE-Klasse von WEC und IMSA ein

FORD

Multimatic-SVO-Boss Larry Holt über den LMDh-Deal mit Porsche, die Perspektiven der LMP2-Klasse und die möglichen Stolpersteine der Konvergenz zwischen LMH und LMDh.

Von: **Marcus Schurig**

Multimatic ist der Technikpartner von Porsche und der VW-Gruppe in der LMDh-Klasse. Die Firma ist nicht jedem auf Anhieb bekannt …
Wir sind in der Tat eher eine stille Firma und sehen es nicht als Aufgabe, uns jeden Tag in den Medien zu präsentieren. Für die Schlüsselfiguren von Multimatic wie Gründer Peter Czapka, Raj Nair oder mich geht es nicht um uns, sondern darum, was die Firma leistet. Viele Leute betrachten mich als Charakterkopf, aber das ist nicht die Story, ich brauche diese Aufmerksamkeit nicht. Hinter mir steht eine Armee äußerst cleverer, motivierter und hart arbeitender Ingenieure – die sind das Rückgrat für unseren Erfolg.

Wie kam der LMDh-Deal mit Porsche und der VW-Gruppe zustande?
Wir arbeiten bereits seit langer Zeit mit Porsche zusammen. Wir haben vor über 20 Jahren die sogenannten Spool-Ventil-Dämpfer entwickelt und mit Carl Haas Racing viele Titel gewonnen. Dann wanderte die Technik in die Formel 1, wo wir bis heute einen Marktanteil von 40 Prozent haben. Diese Technologie wird auch im Porsche 911 RSR eingesetzt, später kamen die Carrera-Cup-Wagen dazu, außerdem arbeiten wir mit Porsche in der Formel E zusammen. Wir kennen uns also schon lange, und wir schätzen und vertrauen einander.

Dazu ist Multimatic schon lange bei den DPI vertreten …
Auch das stimmt, wir haben vor langer Zeit die Firma Lola übernommen, die schon damals in der US-Topklasse am Start war. Lola arbeitete zu jener Zeit am Mazda-Prototyp mit Dieseltechnik, wir waren dann für den Wechsel auf die AER-Motoren verantwortlich. Danach begann sich die DPI-Klasse zu formieren, wo wir ebenfalls von Anfang an mit dabei waren. Es mangelt uns also nicht an Erfahrung in diesem Segment.

„Der Motorsport ist für uns wie eine Talentschmiede“

Als die DPI-Klasse 2017 begann, stieg Multimatic ins LMP2-Geschäft ein. Warum?
Das ist nur die halbe Wahrheit. Unser damaliger Partner Bill Riley sah in der LMP2-Klasse ein tolles Geschäftsmodell. Ich habe diese Meinung eher nicht geteilt, denn man muss zwei Millionen US-Dollar investieren für eine Fahrzeugklasse, die einen Budgetdeckel hat, sodass der Return on Investment eher ungewiss ist. Wir stiegen ins LMP2-Geschäft ein, um unser Programm mit Mazda fortzuführen, denn man musste LMP2-Konstrukteur sein, wenn man in der DPI-Klasse mitmischen wollte.

Der Mazda-DPI war nicht auf Anhieb erfolgreich, korrekt?
Zur Hölle, nein, wir mussten noch mal eine Million US-Dollar in das Auto investieren, um die Wende zu schaffen. Danach war das Auto schnell, dann holten wir auch die ersten Siege. Damit haben wir unsere Mission letztlich erfüllt.

Und damit war gesetzt, dass Multimatic in der LMDh-Klasse weiter involviert bleibt?
Auf jeden Fall. Wir mögen die IMSA-Serie, wir schätzen die Führungspersonen wie John Doonan und Jim France, wir lieben das Fahrerlager und den Wettbewerb in der Topklasse. Dazu glauben wir an die Konvergenzformel. Also, warum sollten wir nicht weitermachen wollen?

Die Konvergenz zwischen LMH und LMDh war eine schwere Geburt …
Das kann man so sagen. Wenn die Amerikaner früher fertig gewesen wären, dann gäbe es heute eventuell nur die LMDh-Klasse und nicht zwei Kategorien, was sicher einfacher wäre. Jetzt haben wir die Komplexität zwischen Heckantrieb und temporärem Allradantrieb. Porsche und Pascal Zurlinden (Leiter Porsche Werkssport) treiben die Konvergenzthematik, um den gesamten Langstreckensport vorwärtszubringen. Das muss funktionieren, weil wir sonst am Ende gar nichts hätten!

Welche Rolle spielte die reine Größe von Multimatic beim Porsche-Deal?
Porsche hat alle LMP2-Konstrukteure einer intensiven Prüfung unterzogen, und am Ende fiel die Wahl auf uns. Dabei spielt sicher eine Rolle, dass unsere Wurzeln

> „Wer behauptet, man könne ein Auto in CFD entwickeln, gehe auf die Strecke und alles funktioniere, der erzählt Blödsinn!“
>
> Larry Holt

als Zulieferer der Autoindustrie bei der industriellen Produktion liegen, da kommen wir eigentlich her. Wir betreiben deshalb Motorsport, weil wir da unsere Entwicklungskompetenz und unseren Hightech-Anspruch darstellen können. Motorsport und Siege verändern die Wahrnehmung einer Firma wie Multimatic. Außerdem kann man im Motorsport junge Ingenieure heranführen und ausbilden, der Sport ist für uns wie eine Talentschmiede.

Im Vergleich zu Dallara, Ligier und Oreca ist Multimatic ein Schwergewicht …
Ich schätze unsere Konkurrenten im LMP2-Markt sehr hoch ein, das ist keine Floskel. Wir sind da eigentlich eher der Außenseiter, weil wir ein Zulieferer der Autoindustrie sind. Daher sind wir aber gut strukturiert, folgen klaren Prozessen und arbeiten Aufgaben diszipliniert ab. Ich bin mir sicher, dass Porsche dieser Aspekt ebenfalls gefallen hat. Nur ein Beispiel: Jede Woche ploppen bei mir sicher neun oder zehn Meetings mit Porsche über Microsoft Teams auf! Neun oder zehn!

Dazu kommt, dass Multimatic nicht nur die Chassis für Porsche baut, sondern für alle VW-Marken, die LMDh-Projekte aufgleisen wollen.
Wir haben in der Tat große interne Produktionskapazitäten, während andere Zulieferer viele Dinge outsourcen müssen. Unser Grundsatz bei Multimatic lautet, dass wir alle zentralen strukturellen Baugruppen selbst fertigen, nur so hat man die hundertprozentige Kontrolle über die Qualität. Dazu sind wir sehr stark bei der Analyse struktureller Steifigkeit von Carbonfaser-Bauteilen, das haben wir uns in 25 Jahren mühsam erarbeitet. Wir haben ja nicht nur die Ford GT für Straße und Rennstrecke entwickelt, sondern bauen auch die Carbon-Chassis für den AMG One und den Aston Martin Valkyrie.

Beliefern Sie in der DPI-Klasse nur den VW-Konzern?
Wir haben große Kapazitäten, aber mit dem Porsche-Deal sind wir eigentlich ausgelastet. Wenn jetzt noch jemand anruft, nehme ich den Hörer gar nicht mehr ab.

Also ein exklusiver Partner?
Das LMP2-Regelwerk sagt ganz klar, dass es keine Exklusivität geben kann, aber es gibt natürlich eine logische Kapazitätsgrenze, um die herum man aber kein Regelwerk bauen kann. Hypothetisch betrachtet sind wir natürlich für alle anderen Hersteller offen.

Wie wichtig war es, Porsche als Kunden an Land zu ziehen?
Bisher war das GT-Programm mit Ford das Motorsport-Highlight unserer Firmenhistorie, auch die Mazda-Kooperation war wichtig für uns. Der Deal mit Porsche ist aber sicher das größte und wichtigste Projekt in der Geschichte von Multimatic. Es macht mich stolz, dass wir den Deal gewonnen haben – und wir werden liefern!

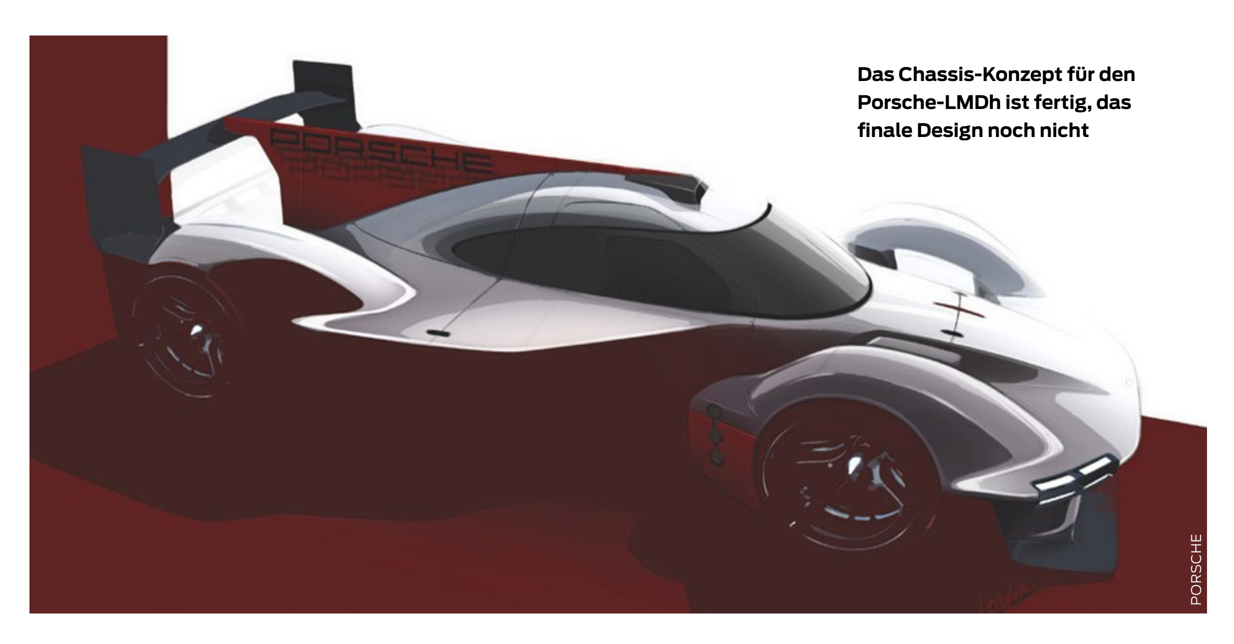
Im Unterschied zum Mazda-Projekt setzen Sie die Autos aber nicht mehr selber ein …
Das ist vermutlich der einzige kleine Wermutstropfen des Deals! Ich liebe die operative Seite im Rennsport, das ist wahnsinnig spannend und motivierend zugleich. Aber man kann nicht alles machen! Um das klarzustellen: Wir haben eine wundervolle Beziehung zur Penske-Truppe und schätzen sie über alle Maßen! Penske wird einen herausragenden Job beim Einsatz der Porsche-LMDh machen, aber Penske wird uns auch viel abverlangen!

Die neuen LMP2-Regeln wurden auf 2024 verschoben. Wie haben Sie das Monocoque dann eigentlich gebaut?
Das Design des Monocoques war speziell, denn einerseits gibt es einen Budgetdeckel bei der technischen Absprungbasis LMP2, andererseits sind die LMDh-Wagen deutlich komplexer als die alten DPI-Autos. Man kann sagen, dass der Prozess umgedreht wurde: Bei DPI startete man mit einem LMP2-Chassis. Jetzt baut man erst ein LMDh-Monocoque, natürlich nach den Vorgaben der Regelgeber, das dann später als LMP2-Chassis verwendet wird.

Wie soll das gehen?
Das weiß ich selbst nicht so genau, denn die neuen Autos wurden natürlich rund um das LMDh-Hybridsystem gebaut, sie sind asymmetrisch aufgebaut, und es gibt eine Reihe anderer, sehr spezieller Herausforderungen, die nicht per se deckungsgleich mit der LMP2-Klasse sein werden. ▷



Larry Holt sieht eher wie ein Rockstar aus denn nach einem hoch spezialisierten Ingenieur, aber der 61-Jährige kokettiert nur ungern mit dem Image des Außenseiters. Sein Fokus liegt auf der Special Vehicle Operations Group (MSVO) im Multimatic-Verbund, wo er mit über 300 Ingenieuren Spezialprojekte für die Automobilindustrie stemmt – auf der Rennstrecke oder auf der Straße. Neben dem Porsche-LMDh-Deal hat seine Mannschaft bereits den Ford GT entwickelt, außerdem baut Multimatic das Chassis für die Hypercars AMG One und Aston Martin Valkyrie.



Das Chassis-Konzept für den Porsche-LMDh ist fertig, das finale Design noch nicht

PORSCHE

Dann ist Multimatic also doch ein exklusiver Partner für die VW-Gruppe …?
Die Regeln sagen eindeutig, dass es keine Exklusivität geben kann. Also, wie wird meine Antwort auf Ihre Frage aussehen? Am Ende ist es eine Kapazitätsfrage.

Wie sieht die Zukunft der LMP2-Klasse aus, wenn acht oder neun Hersteller auch LMDh-Kundenautos anbieten, die alle auf LMP2-Wagen basieren?
Sie haben Ihre eigene Frage beantwortet! Die LMDh-Wagen werden zwar teurer sein als die LMP2-Autos, dafür können Kunden an der Spitze des Feldes um Siege mitfahren. Dieser Umstand wird nach meiner Überzeugung eine gewisse Nachfrage nach LMDh-Autos auslösen. Andersherum gesagt: Wenn Sie als Team die Möglichkeit haben, den Porsche einzusetzen, den auch das Werksteam Penske einsetzt, warum sollten Sie dann Geld für ein LMP2-Auto ausgeben?

Und vermarktungstechnisch ist das womöglich auch ein guter Deal …
Nur damit das klar ist: Ich prognostiziere nicht das Ableben der LMP2-Klasse! Übrigens werden alle LMP2-Hersteller in den nächsten Jahren stark damit beschäftigt sein, LMDh-Chassis für Hersteller zu produzieren. Die Schlussfolgerungen daraus überlasse ich Ihnen.

Ist die Designphase für den Porsche-LMDh schon abgeschlossen?
Ja, das Design ist fix und fertig, wir warten nur noch auf die finale Genehmigung.

Wie bewerten Sie die letzten Schritte beim Konvergenzprozess? Da hat es ja einige Fortschritte gegeben.
Wenn man nur auf die reinen Zahlen schaut, dann kann man sicher eine BOP für Hypercars und LMDh erstellen. Die Komplexität liegt im Detail: Die eine Klasse hat ihr eigenes Hybridsystem, die andere hat einen Einheitshybrid; die eine Klasse hat eigene Batterien, Inverter und E-Motoren, die andere hat Einheitsbauteile; die eine Klasse hat Heckantrieb, die andere Allradantrieb. Und ein Frontdifferenzial. Aus LMDh-Sicht ist das ungefähr so, als ob man einen kleinen Stein in der Socke hat, der für einen konstanten Schmerz sorgt.

Allradantrieb und Frontdiff schmerzen am meisten?
Man kann es kompensieren, aber es ist schwierig, weil viele Dinge zusammenspielen. Bei der Gewichtsverteilung haben die Hypercars zum Beispiel einen Vorteil, weil sie vorne 60 oder 70 Kilogramm über das Hybridsystem haben, was der Traktion hilft. Das Frontdifferenzial kann man auch für eine Art passives Torque Vectoring verwenden, dazu verbessert es die Bremsleistung. Aus LMDh-Sicht wird daraus schnell ein Stuhl mit drei Beinen.

Was kann man tun?
Das ist eine Komplexität, die man lieber nicht hätte. Aber alles ist lösbar, wenn man es lösen will. Mittlerweile hat man sich auf eine Methode für das Balancing geeinigt, auf der Basis von Simulationstechnik.

Dazu muss man aber auch die realen Autos auf der Rennstrecke bewerten, richtig?
Die Experten und Puristen der Simulationstechnik sagen, dass man heute genügend Informationen hat, um das alles ausreichend zu prognostizieren. Ich würde sagen, man kann es simulieren, aber man benötigt die Korrelation zu realen Werten von der Rennstrecke. Wie in der Formel 1 braucht man reale Werte, um die Richtigkeit der Simulation zu bestätigen. Erst wenn man Daten aus dem realen Fahrbetrieb hat, kann man im Windkanal und Simulator einen Korrekturfaktor etablieren. Dann geht man wieder auf die Strecke und verfeinert die Korrelation. Wer sagt, man könne ein Auto in CFD entwickeln, gehe auf die Strecke und alles funktioniere, der erzählt Blödsinn!

Können Sie das an einem Beispiel erklären?
Die Strecke in Mid-Ohio ist das perfekte Beispiel: Der Belag ist böser polierter Mist aus der Truman-Zeit. Der Belag macht, was er will, und er ändert sich alle zwei Stunden. Erst wenn man mit realen Reifen auf der realen Strecke fährt, entwickeln sich ein Verständnis und die Performance. Michelin hat Reifenmodelle, wir haben Fahrzeugmodelle, Aero-Modelle, Federungsmodelle und Dämpfungsmodelle. Nichts davon funktioniert, wenn man zum ersten Mal nach Mid-Ohio kommt. Die Simulation kommt nur bis zu einem gewissen Punkt, danach muss sie mit realen Daten gefüttert und verfeinert werden.

Die Performance auf der Strecke ist der springende Punkt?
Absolut, man braucht die Verbindung zur realen Strecken-Performance. Und dann muss der Regelgeber, der die BOP aufsetzt, diese Komplexität vollumfänglich verstehen, und er braucht Werkzeuge, um das zu tun. Dazu müssen weitere Faktoren wie Rekuperation, Hybridboost oder Brake-by-Wire berücksichtigt werden. Und meistens haben die Regelgeber vier Angestellte, die sich darum kümmern. Momentan erledigen wir und die Hersteller die Simulationsarbeit, weil wir mehr Ressourcen haben, was aber bedeutet, dass wir mehr wissen als die Regelgeber. Glücklicherweise haben die Regelgeber verstanden, dass sie weniger wissen als wir. Deshalb müssen sie unseren Simulationen glauben – was ungefähr so ist, als wenn die Henne im Stall dem Fuchs vertrauen soll.

Die Schlussfolgerung?
Man kann viel simulieren, aber die Regelgeber müssen sich beim Reglement einen Spielraum lassen, um die Dinge zu fixieren, die sie erst später sehen werden.

Hypercar-Hersteller wie Ferrari wollen sich nicht von einem LMDh vermöbeln lassen.
Man muss die Hersteller in einen Raum einschließen und ihnen die folgende Frage vorlegen: Können wir uns alle darauf verständigen, dass wir gleich sind? Nur wenn alle zustimmen, wird das funktionieren. ■



IMSA

Multimatic entwickelte den Mazda-DPI zu einem siegfähigen Rennauto

Porsche Motorsport: Thomas Laudenbach folgt auf Fritz Enzinger

Stabwechsel bei Porsche

Friedrich Enzinger übergibt bis Ende des Jahres den Führungsstab bei Porsche Motorsport an Thomas Laudenbach. Die Personalie ist keine Überraschung, sondern war von langer Hand geplant.

Von: **Marcus Schurig**



PORSCHE

PORSCHE

Laudenbach (r.) übernimmt die Leitung Porsche Motorsport von Enzinger (l.)

Der ursprüngliche Plan war allerdings ein anderer: Eigentlich hätte Friedrich „Fritz“ Enzinger die Führung von Porsche Motorsport bereits im November 2018 abgeben sollen, um sich voll auf seinen zweiten Job als Leiter Motorsport im VW-Konzern zu konzentrieren.

Es sollte anders kommen: Der heute 65-jährige Österreicher stellte sich bei Porsche noch mal in den Dienst der Sache und arbeitete in den letzten drei Jahren eine ambitionierte Agenda ab: Erst führte er die beiden Motorsport-Hauptabteilungen bei Porsche (LMP1 und GT) wieder zusammen, dann gleiste er im VW-Konzern einen markenübergreifenden Auftritt in der neuen Langstrecken-Topklasse LMDh auf, der dazu führt, dass Porsche, Audi und wohl auch Lamborghini ab 2023/24 wieder in der ersten Liga mitspielen können. Dazu schob er eine Neuverhandlung des Formel-1-Motorenreglements an, mit dem Ziel, den VW-Konzern in die Topklasse zu manövrieren. Ob dieser letzte große Schachzug von Erfolg gekrönt sein wird, erfahren wir jedoch erst in naher Zukunft.

An Erfolgen herrscht bei Fritz Enzinger eh kein Mangel: Seit 2011 leitete er die LMP1-Abteilung und führte Porsche nach einer langen Pause wieder dahin zurück, wo die Marke immer verortet war: nach Le Mans. Mit dem 919 LMP1-Hybrid holte Porsche zwischen 2015 und 2017 drei Le-Mans-Gesamtsiege in Folge, dazu sechs WM-Titel in der Sportwagen-WM (siehe auch Editorial Seite 3). Seit Enzingers Übernahme der Gesamtverantwortung bei Porsche Motorsport im Herbst 2018 holte Porsche außerdem mit den GTE-Rennwagen Siege und Titel in Le Mans, der Sportwagen-WM und der IMSA-Serie.

„Wir können Fritz Enzinger gar nicht genug danken für seine enorm erfolgreiche Arbeit in den vergangenen zehn Jahren“, sagte Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner. „Er hat eine Ära bei Porsche Motorsport geprägt, die uns unglaubliche Triumphe und viele Titelgewinne beschert hat.“ Am 1. Oktober übernimmt Thomas Laudenbach den Chefposten. Der 53-Jährige war bereits von 1998 bis 2013 bei Porsche Motorsport und entwickelte damals unter anderem den RS Spyder-LMP2-Motor sowie zahlreiche GT-Renntriebwerke. ■

European Le Mans Series Spa

WRT gewinnt ELMS-Titel

Das belgische Team WRT hat sich beim 4-Stunden-Rennen in Spa mit einem Sieg vorzeitig die Meisterschaft in der European Le Mans Series mit Robert Kubica, Yifei Ye und Louis Delétraz gesichert.

Von: **Andrew Cotton**

Die meiste Zeit des Rennens bestimmte WRT das Geschehen, nachdem man sich nach den ersten Boxenstopps an die Spitze des Feldes gesetzt hatte. Zu diesem Zeitpunkt waren ihre Hauptkonkurrenten in der Meisterschaft bereits ausgeschieden. Der G-Drive Racing Aurus von Romain Rusinov war in einen Unfall in der ersten Kurve verwickelt, der zum Ausfall führte. Der United Autosport ORECA von Phil Hansen wurde ebenfalls in denselben Unfall verwickelt, konnte sich aber wieder erholen und belegte den achten Gesamtrang.

Der Titel krönt eine spektakuläre Saison des WRT-Teams, das auch die LMP2-Klasse in Le Mans und die GT World Challenge-Serie gewonnen hat. Robert Kubica, der in den letzten beiden Formel-1-Grands-Prix für Kimi Räikkönen bei Alfa Romeo eingesprungen war, Yifei Ye und Louis Delétraz haben drei der fünf Rennen gewonnen – ein Rennen in Portugal steht aus.

Der ELMS-Titel war eine Genugtuung für Le Mans. Dort führte das Trio die Klasse an, blieb aber in der letzten Runde stehen. „Wir sind ein gutes Rennen gefahren, sind keine Risiken eingegangen, und unser Hauptkonkurrent hatte zu kämpfen“, fasste Kubica zusammen. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie

Fans wieder im NLS-Fahrerlager

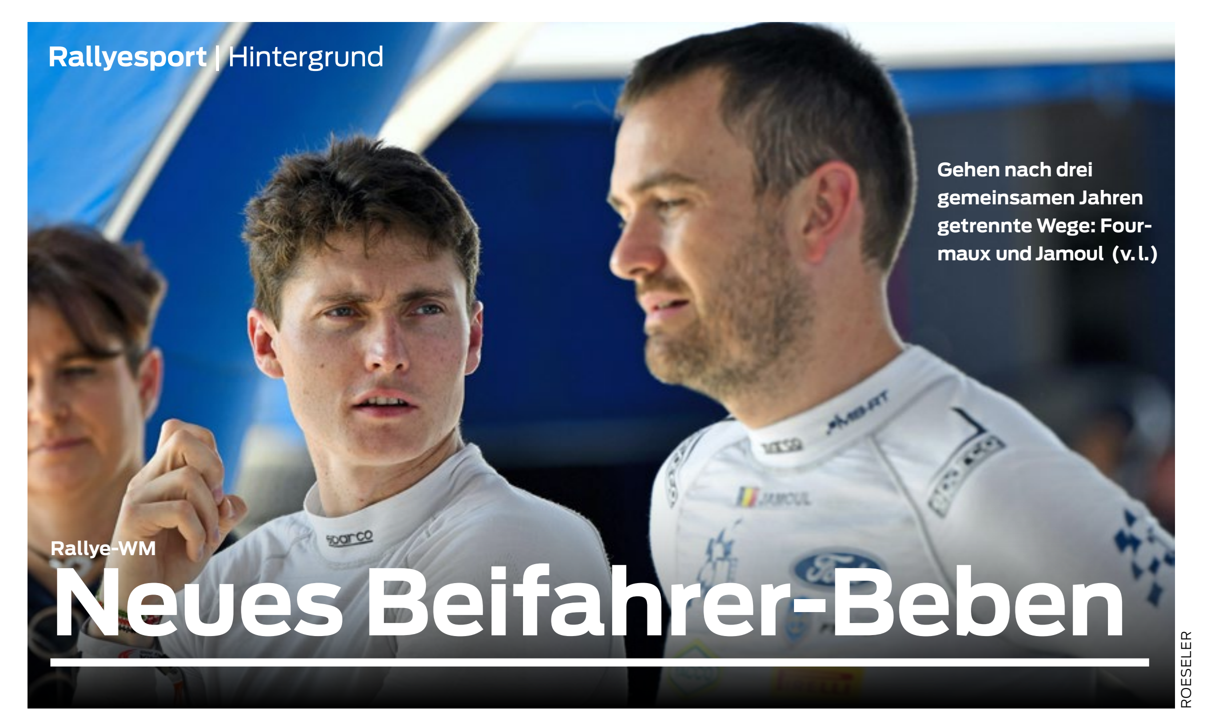
Die Nürburgring Langstrecken-Serie lebt davon, dass die Zuschauer sie hautnah erleben können. Das ist ab dem nächsten Lauf am kommenden Wochenende nun wieder mit Zugang zum Fahrerlager möglich.

Von: **Bianca Leppert**

Für die eingefleischten Nordschleifen-Pilger war die Corona-Zeit besonders hart. Denn im Gegensatz zu anderen Rennserien war es für sie selbstverständlich, in die Startaufstellung oder ins Fahrerlager zu können. Nun hat auch für die NLS-Fans das Warten ein Ende. Nachdem bei NLS 7 bereits einige Plätze an der Nordschleife wieder freigegeben waren, wartet bei NLS 8 am 25. September ein besonderes Schmankerl.

Wer geimpft, getestet oder genesen ist, kann sich ein Ticket für 18 Euro sichern und damit auf alle Tribünen, ins Fahrerlager sowie in die Startaufstellung und erhält exklusiv die Möglichkeit, das Auto auf den Parkplätzen in den Streckenabschnitten Brünnchen, Hatzenbach und Pflanzgarten abzustellen. Es gibt dieses Mal auch keine Ticketbegrenzung. Nur systembedingt sind die Tickets einzelnen Sitzplätzen zugeordnet. Tickets gibt es aufgrund der Registrierungspflicht nur online unter www.nuerburgring.de.

Wer keine Lust auf den Trubel im Fahrerlager oder in der Startaufstellung hat, kann auch ohne Eintrittskarte entlang der Nordschleife wandern oder spazieren und sich die Rennaction aus nächster Nähe ansehen. ■



Gehen nach drei gemeinsamen Jahren getrennte Wege: Fourmaux und Jamoul (v. l.)

ROESELER

Rallye-WM

Neues Beifahrer-Beben

Stress in den Topautos? Nach Thierry Neuville, Dani Sordo, Gus Greensmith, und Andreas Mikkelsen haben sich auch die Youngster Adrien Fourmaux und Oliver Solberg von ihren Copiloten getrennt.

Von: **Reiner Kuhn**

Sowohl M-Sport-Junior Adrien Fourmaux und sein Copilot Renaud Jamoul als auch Hyundai-Youngster Oliver Solberg und sein Beifahrer Aaron Johnston teilen sich seit 2019 das Cockpit und haben in nur drei Jahren den Aufstieg in die Topliga geschafft. Nun die überraschende Trennung.

„Vielleicht will Oliver einen neuen Impuls setzten", erklärt Pernilla Solberg und legt Wert darauf, dass ihr Sohn und Aaron gute Freunde bleiben. Doch obwohl ihr Filius im Auto Englisch spricht, sei die Suche nach einem geeigneten Nachfolger schwieriger als erwartet. „Neben der reinen Kommunikation muss ja auch das Zwischenmenschliche passen", so Olivers Mutter. „Aktuell sprechen wir mit vielen. Ich hoffe, bis zum Wochenende wissen wir, wer beim Finnland-Test Anfang nächster Woche und dann hoffentlich auch beim direkt folgenden WM-Lauf neben ihm im Rally2-Hyundai sitzt." Völlig offen ist, ob es ein einmaliges Gastspiel, ein Engagement für mehrere Rallyes oder auch für die nächste Saison sein wird.

Adrien Fourmaux, der sich – so wollen es Insider in Frankreich wissen – seit Kurzem von FIA-Rallyedirektor Yves Matton beraten lässt, ist schon einen Schritt weiter. Nur drei Tage, nachdem Renaud Jamoul den Beifahrersitz räumen musste, wurde Alexandre Coria, bisher an der Seite von WRC3-Tabellenführer Yohan Rossel, als neuer Copilot präsentiert. Ursprünglich nur für die Rallye Finnland geplant, sollen sich die beiden Franzosen schon über weitere Starts im WRC handelseinig sein. Aus diesem Grund muss sich nun der ebenfalls vom französischen Verband FFSA unterstützte und von der Entscheidung seiner Kollegen überraschte Rossel nach einer geeigneten Beifahrer-Alternative umschauen, damit er im Saison-Endspurt nicht plötzlich alleine dasteht. ■

Rallye-WM

Nachschlag in Spanien

Armin Kremer legte beim WM-Lauf auf Sardinien vor, Fabian Kreim in Belgien eindrucksvoll nach. Nun haben beide Deutsche auch für den Asphaltlauf in Spanien genannt.

Noch ist die Nennliste der Rallye Spanien (14. – 17.10.) nicht veröffentlicht. Erste Information lassen dennoch aufhorchen. In der Topliga feiert Oliver Solberg sein Asphaltdebüt im WRC. Dessen vakantes WRC2-Cockpit im Hyundai i20 Rally2 übernimmt Teemu Suninen.

Aus deutscher Sicht mindestens ebenso spannend: Armin Kremer und Fabian Kreim geben sich in dieser WM-Saison zum zweiten Mal die Ehre. Während der dreimalige Landesmeister Kremer nach seinem Gaststart auf Sardinien nicht nur auf Festbelag wechselt, sondern erstmals in einem Citroën C3 ausrückt, wird der zweimalige Champion Kreim wie beim erfolgreichen Auftritt bei der Ypern-Rallye erneut im ihm bestens bekannten VW Polo antreten. ■ RK



KREIM

Gesamtrang 9 und zwei WM-Punkte: Kreim bei der Ypern-Rallye

ADAC Opel e-Rally Cup – Rallye Hinterland

Pellier zum Vierten

Laurent Pellier bleibt in Opels vollelektrischem Marken-Cup das Maß aller Dinge. Der 26-jährige Franzose gewinnt auch den vierten Saisonlauf.

Nach dem vierten von sieben Läufen des ADAC Opel e-Rally Cups kann Laurent Pellier den Sekt bereits kalt stellen. Der Franzose gewinnt bei der hessischen Rallye Hinterland alle sechs Wertungsprüfungen und siegt nach insgesamt knapp 50 WP-Kilometern mit 26,3 Sekunden Vorsprung vor dem Niederländer Timo van der Marel. Bei seinem vierten Saisonsieg in Folge räumt der 26-Jährige neben den 30 Zählern für den Sieg einmal mehr auch die jeweils fünf Bonuspunkte für die meisten Bestzeiten sowie den Gewinn der Powerstage ab.

Max Reiter fuhr als bester Deutscher zum dritten Mal aufs Podest. Nicht ganz so schnell war unser auto-motor-und-sport-Kollege Jens Dralle unterwegs. Der Ressortleiter Test und Technik brachte das Cup-Gastauto ohne Kratzer auf dem elften und letzten Platz ins Ziel. ■ RK



DÖRRENBÄCHER

Drückt Opels Elektro-Cup seinen Stempel auf: Dauersieger Pellier


Erster Saisonsieg vor spektakulärer Kulisse: Skoda-Pilot Andreas Mikkelsen

KUHN

Mikkelsens Azoren-Hoch


KUHN

EM für MRF: Hyundai-Pilot Sordo


ERC

Finale Rolle: Lokalheld Moura

Die etablierte Konkurrenz war machtlos. Zwei Tage balgten sich Azoren-Debütant Dani Sordo und Andreas Mikkelsen mitten im Atlantik um den Sieg. Letzterer feierte nach einem starken Schlussspurt seinen ersten Saisonsieg und kommt dem EM-Titel damit immer näher.

Von: **Reiner Kuhn**

Die 55. Ausgabe der Azoren Rallye beeindruckt nicht nur durch die atemberaubende Landschaft und das unberechenbare Wetter auf São Miguel, der größten der neun Inseln des mitten im Atlantik gelegenen Archipels. Auch die EM-Akteure sorgten für reichlich Spektakel.

Ganz vorne dabei ist einmal mehr Alexey Lukyanuk. Doch auf der ersten Prüfung muss der Russe einen Reifen wechseln, was ihn ins Nirwana der Zeitenliste wirft. Danach lässt er eine Bestzeit folgen, rollt seinen Citroën in WP 3 und gibt weiter mächtig Gas. Zu Beginn der zweiten Tagesetappe ist ganz Schluss: Nach zwei weiteren Reifenschäden muss Lukyanuk seinen Dienstwagen abstellen und kann die Titelverteidigung damit fast schon abhaken. Den engen, von hohen Erdwällen, massiven Steinmauern oder unverrückbaren Bäumen gesäumten Schotterpisten zahlen auch die Azoren-Debütanten Nil Solans (Skoda), Yoann Bonato (Citroën), Youngster Erik Cais (Ford) oder auch EM-Routinier Norbert Herczig (Skoda) mit mehr oder weniger heftigen Unfällen Tribut.

Anders die direkt vom WM-Lauf in Griechenland angereisten Andreas Mikkelsen und Dani Sordo, die mit Lokalheld Ricardo Moura das Tempo bestimmen. Nach dem ersten, für die Azoren bei hochsommerlichen Temperaturen typischen, meist kurzen, aber von heftigen Regenschauern erschwerten Rallye-Tag, liegt weder EM-Leader Mikkelsen, der hier vor neun Jahren triumphierte, noch sein Skoda-Markengefährte Moura, Sieger 2016, vorne, sondern Hyundai-Werkspilot Sordo. Dabei profitierte der spanische Reiter, für den nicht nur die Azoren-Strecken neu sind, sondern auch die Pneus von Reifenpartner MRF, davon, dass Mikkelsen (+4 Sek.) mit defektem Scheibenwischer mehrere Kilometer „im Blindflug" über die Insel tobt und dessen Skoda-Markenkollege Moura (+4,5 Sek.) sich kleinere Schnitzer erlaubt.

Auf der zweiten Etappe bläst Mikkelsen bei besten äußeren Bedingungen dann zum Angriff, markiert die ersten beiden Tagesbestzeiten und zieht an Sordo vorbei. Dieser kontert im ersten Durchgang der berühmten Vulkan-Prüfung „Sete Cidades" nahe am Abgrund. Nach beherzter Fahrt liegt der Spanier zunächst mit einer, eine Prüfung später mit gerade einmal fünf Zehntelsekunden vorne.

Zu wenig, um den Azoren-erfahrenen Norweger hinter sich zu halten. Im zweiten und finalen Durchgang, der wohl spektakulärsten Schleife im internationalen Rallyesport, markiert Mikkelsen alle drei Bestzeiten und gewinnt mit 14,8 Sekunden vor Sordo. Moura, der die Gesamtwertung bis zur fünften Prüfung anführte, eckt auf der letzten Prüfung an und verliert bei einer Rolle wertvolle Zeit und mit 3,2 Sekunden Rückstand den letzten Podiumsplatz an Skoda-Markenkollege Efrén Llarena. ■

AZOREN RALLYE (16.–18. 9. 2021)

Fünfter von acht EM-Läufen mit 13 Wertungsprüfungen über 201,74 km

1.	Mikkelsen/Edmondson (N/GB), Skoda Fabia Rally2	2:32.31,5 h
2.	Sordo/Carrera (E/E), Hyundai i20 Rally2	+ 14,8 s
3.	Llarena/Fernández (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 1.06,5 min
4.	Moura/Costa (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 1.09,7 min
5.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 3.05,0 min
6.	Scandola/Fappani (I/I), Hyundai i20 Rally2	+ 4.03,0 min
7.	Rego jun./Henriques (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 5.19,7 min
8.	Guerra/Cue (MEX/E), Skoda Fabia Rally2	+ 6.50,3 min
9.	Botelho/Raimundo (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 9.25,9 min
10.	Pardo/Perez (E/E), Suzuki Swift Rally4	+ 13.21,6 min

Bestzeiten: Mikkelsen 7, Sordo 3, Moura 2, Lukyanuk 1.


ERC

Lukyanuk: EM-Titel schon futsch?

EM-STAND NACH LAUF 5

1.	Andreas Mikkelsen (N)	136 Punkte
2.	Efrén Llarena (E)	102
3.	Miko Marczyk (PL)	95
4.	Alexey Lukyanuk (RUS)	67
5.	Norbert Herczig (H)	67
6.	Craig Breen (IRL)	43
7.	Nikolay Gryazin (RUS)	39
8.	Giandomenico Basso (I)	39
9.	Jan Kopecký (CZ)	39
10.	Dani Sordo (E)	33

WRX

Die Aufholjagd des Champions

Weltmeister Johan Kristoffersson holt in Lettland den ersten Sieg im Audi

Wie holt man einen Rückstand von 30 Zählern auf? Eine Doppelveranstaltung mit zwei Rennen an zwei Tagen könnte da weiterhelfen. Vorausgesetzt, man macht keine Fehler. Schnelle Gaststarter kamen Weltmeister Johan Kristoffersson daher höchst ungelegen.

Von: **Sven Kopf**

Für Johan Kristoffersson (Audi) ging es in Riga vor allem darum, immer besser zu sein als die Brüder Timmy und Kevin Hansen (Peugeot), die bislang die Saison dominierten und ihn gehörig unter Zugzwang setzten. Es galt, den Rückstand von 30 Zählern auf Tabellenführer Timmy nachhaltig zu reduzieren. Wie Pac-Man machte sich Kristoffersson also an die Arbeit und schnappte sich am Samstag die erste Bestzeit. Er wollte sofort nachlegen, musste jedoch verdutzt feststellen, dass die nächste Bestzeit an Mattias Ekström (Seat) ging. Ausgerechnet sein eigentlicher Teamchef fuhr ihm als Gaststarter im Auto des deutschen Teams von René Münnich vor der Nase herum.

Im Q3 trafen sie aufeinander, und im direkten Duell hatte nun Kristoffersson die Nase vorne – doch wieder war am Ende ein anderer noch schneller. Niclas Grönholm (Hyundai) markierte die nächste Bestzeit. Hauptsache kein Hansen, mag Kristoffersson gedacht haben, und mit dem Sieg in der Qualifikation hatte er schon mal vier Zähler gegenüber Timmy aufgeholt.

Auch sein Semifinale lief glatt: Mit rauchenden Radläufen rasten er und Ekström um den Kurs – nach einem Startgerangel hatte verbogener Kunststoff neue Linien ins Profil der Hinterreifen geschnitzt und drohte sie zu zerstören. Beim Weltmeister ging das gut, Ekström ereilte ein Plattfuß. Der Ex-DTM-Champion verpasste das Finale. Hier strandete Kristoffersson früh, nachdem er beim Lackaustausch mit Grönholm den Kürzeren zog und aus der ersten Kurve gedreht wurde.

Münnich verzichtet

Wer darauf gehofft hatte, dass EM-Pilot René Münnich nach dem Sieg in Frankreich auch in



WRX

Ex-Weltmeister Mattias Ekström mischte im Münnich-Seat kräftig mit



WRX

Niclas Grönholm holt sich einen Sieg und klopft an der WM-Spitze an

Riga wieder dabei sein würde, der wurde enttäuscht. Der Teamchef zog es vor, nicht selbst ins Lenkrad zu greifen, obwohl er als Tabellenzweiter sehr gut platziert war. Das Team hätte noch einen vierten Seat Ibiza in der Garage gehabt, der zwar nicht ganz auf dem neusten Stand ist, aber für ein paar Meisterschaftspunkte ganz gut gewesen wäre. Doch Münnich wollte sich voll auf seine Rolle als Teamchef konzentrieren, schließlich hatte er schon seit Langem mit dem Gedanken gespielt, Ekström in einem seiner Autos zu sehen. War der Gaststart der erste Schritt für eine weitere Zusammenarbeit?

„Über so etwas haben wir noch gar nicht geredet", erklärte Münnich und wertete weiter die Daten seiner beiden Schützlinge aus. Die Temperatur im Auto von Timo Scheider machte am Sonntag Probleme, durch die wilden Sprünge hatte der Kühler gelitten. Dazu hatte auch noch ein Lüfter den Dienst quittiert. So siegte Janis Baumanis (Skoda) im EM-Finale vor heimischer Kulisse und erntete dafür tosenden Applaus von den Rängen.

Erster Sieg für Kristoffersson

Sonntag ging es zunächst hin und her: Ekström übernahm die Führung in der Quali, dann markierte Grönholm die beiden verbleibenden Bestzeiten. Kristoffersson wurde Zweiter, nachdem es Ekström aufgrund eines gebrochenen Kardanwellengelenks zurückgeworfen hatte. Das gleiche Schicksal ereilte auch Scheider, der bereits am Vorstart zum Finale stand und dort tatenlos mit ansehen musste, wie Krisztian Szabó an seiner Stelle nachrücken durfte.

Im Finale ließ Kristoffersson dann nichts mehr anbrennen. Vor Grönholm und Timmy Hansen sicherte er sich endlich seinen ersten Saisonsieg. Damit machte er erneut etwas Boden auf die Hansens gut. Doch er musste auch anerkennen, dass Grönholm zur dritten Kraft erstarkt war. Immerhin hatte der Finne mit seinen beiden sehr guten Resultaten mehr Meisterschaftspunkte an diesem Wochenende geholt als die Titel-Konkurrenten. Und bei freier Fahrt schien er stets uneinholbar. Mit Riesenschritten kommt er jetzt der Tabellenspitze nahe, aber sehr gesprächig ist der Finne weiterhin nicht, weder bei den Pressekonferenzen noch bei den Interviews direkt nach den Rennen. „Ich hatte freie Fahrt und konnte mein Ding machen", viel mehr war ihm selbst nach dem Gewinn eines Vorlaufs nicht zu entlocken.

„Die Saison fühlt sich so lang an", stöhnte ein erschöpfter Kristoffersson am Ende des Rennwochenendes. Noch vier Rennen an drei Terminen bleiben dem Schweden zur Titelverteidigung. Wenn er so weiter macht, könnte das am Ende noch was werden. Es sei denn, einer dieser starken Gaststarter spuckt ihm wieder in die Suppe. ■



WRX

Kevin Hansen ging wie Bruder Timmy leer aus



KOPF

Janis Baumanis holte in der EM-Wertung den Heimsieg



KOPF

Timo Scheider im Infight mit gewohnt vollem Einsatz



WRX

Trendwende zugunsten von Johan Kristoffersson?

RENNEN 1 – HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Szabó	Hyundai i20
4.	Öberg	VW Polo
5.	Ekström	Seat Ibiza
6.	Ide	Audi S1

RENNEN 1 – HALBFINALE 2

1.	Grönholm	Hyundai i20
2.	Scheider	Seat Ibiza
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Abbring	Renault Mégane
5.	Rytkönen	Ford Fiesta

FINALE

1.	Grönholm	Hyundai i20
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Szabó	Hyundai i20
5.	Kristoffersson	Audi S1
6.	Scheider	Seat Ibiza

RENNEN 2 – HALBFINALE 1

1.	Grönholm	Hyundai i20
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Scheider	Seat Ibiza
4.	Ide	Audi S1
5.	Abbring	Renault Mégane
6.	Öberg	VW Polo

RENNEN 2 – HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Ekström	Seat Ibiza
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Szabó	Hyundai i20
5.	Rytkönen	Ford Fiesta

FINALE

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Grönholm	Hyundai i20
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Ekström	Seat Ibiza
5.	K. Hansen	Peugeot 208
6.	Szabó	Hyundai i20

WM-STAND FAHRER

1.	T. Hansen	130 Punkte
2.	K. Hansen	113
3.	Kristoffersson	110
4.	Grönholm	107
5.	Szabó	88
6.	Abbring	79

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen Peugeot	243 Punkte
2.	GRX Hyundai	195
3.	KYB Audi	167
4.	GCK Monster Renault	99
5.	All-Inkl.com Seat	91
6.	Unkorrupted Renault	30



Pole-Sitter Liam Lawson gab beim Start am Samstag erst spät Gas und sorgte so für teure Auffahrunfälle

Voll auf die Nase

Marco Wittmann (BMW) und Lucas Auer (Mercedes) gewannen zwei hart umkämpfte Rennen auf dem TT Circuit Assen. In der weiterhin engen Meisterschaft führt nun der Ferrari-Pilot Liam Lawson, der mit einer erneut starken Leistung überzeugte, aber beim Start in den Samstagslauf für viele Diskussionen sorgte.

Von: **Philipp Körner**

Vier Titelanwärter innerhalb von gerade einmal 20 Punkten: Zwei Rennwochenenden vor Schluss bleibt der Meisterschaftskampf in der DTM weiterhin eng. Ein schlechtes Qualifying, ein verpatzter Boxenstopp oder gar ein Ausfall könnten bei der aktuellen Konstellation an der Spitze bereits das Ende der Titelträume bedeuten. Mercedes-Pilot Maximilian Götz, momentan Vierter in der Fahrer-Wertung, erklärt: „Nach Assen heißt es für alle: All-in. Jeder Punkt zählt bei den letzten Rennen." Und auch seine drei Konkurrenten halten einstimmig fest: Wer in der jetzigen Saisonphase Risiko vermeidet, wird am Ende nicht ganz oben stehen.

Wie eng es auch dank der guten Balance of Performance zugeht, zeigte die Qualifikation am Samstag. Zwischen dem ersten und dem zehnten Platz lagen winzige 0,301 Sekunden. Die ersten beiden Startränge sicherten sich zum wiederholten Male Liam Lawson und Marco Wittmann – der Formel-Star und der zweifache DTM-Champion sind nach Qualifikationspunkten die besten Zeitfahrer im Feld. Der dritte Platz ging an den Gaststarter Mirko Bortolotti, der in Assen den dritten T3-Motorsport-Lamborghini pilotierte. Zusammen mit dem in Trient geborenen Werksfahrer reiste eine Abordnung der italienischen Marke in die Niederlande. Neben diversen Ingenieuren war auch der Lamborghini-Motorsport-Chef Giorgio Sanna an der Strecke, der im Hintergrund zahlreiche Gespräche führte.

Einen ersten Dämpfer musste der zu diesem Zeitpunkt noch meisterschaftsführende Kelvin van der Linde (Audi) in der Qualifikation hinnehmen. Nach einem Kontakt mit Philip Ellis (Mercedes) und einem deshalb nötigen Reifenwechsel reichte es nur für den achten Platz.

> „Der Start war sehr wild. Das hätte schlimm enden können. Liam muss ein bisschen mehr Respekt uns gegenüber zeigen und den Speed halten."
>
> Marco Wittmann

Direkt beim Start in den elften Saisonlauf gab es gleich ordentlich Kleinholz: Weil Liam Lawson erst spät das Tempo aufnahm und so den links startenden Wittmann irritierte, kam es zu zahlreichen Auffahrunfällen hinter ihnen. Marco Wittmann wunderte sich nach dem Rennen: „Der Start war sehr wild. Das hätte schlimm enden können. Liam muss ein bisschen mehr Respekt uns gegenüber zeigen und den Speed halten." Der Neuseeländer entgegnete, er hätte als Führender das Recht gehabt, den Zeitpunkt für das Beschleunigen im Startkorridor auszuwählen. Eine Einschätzung, die der Blick ins Regelwerk bestätigt. Dort steht allerdings auch, dass das Überholen schon ab der Startlinie möglich gewesen wäre. Diese Information hätte vermutlich viele Piloten vor lädierten Front- und Heckpartien bewahrt.

Wittmann trotzt Strafe

Nach der ersten Safety-Car-Phase für das Bergen der Trümmer auf der Start-Ziel-Geraden entwickelte sich ein spannender Führungskampf. Mirko Bortolotti war zunächst der schnellste Fahrer im Feld und konnte noch vor den ersten Stopps die Führung von Lawson übernehmen – ein starker Einstand für den erfolgsverwöhnten GT3-Spezialisten.

Kurz vor Rennhalbzeit musste das Safety Car dann zum zweiten Mal auf die Strecke. Beim wilden Poller-Kegeln hatte sich auch eine metallische Befestigung der orangenen Streckenbegrenzung gelöst, die daraufhin ungünstig auf der Bahn lag. Bei den Top-Piloten stand zu diesem Zeitpunkt nur noch der Stopp von

Kelvin van der Linde aus, der somit zum großen Leidtragenden wurde. Abt-Sportdirektor Thomas Biermaier kritisierte danach die fehlende Vorlaufzeit der Rennleitungsentscheidung.

Die zweite Rennhälfte wurde anschließend von einem taktischen Kniff der Allgäuer geprägt. Während van der Linde verzweifelt an der Spitze wegfuhr, um Zeit für den obligatorischen Reifenwechsel gutzumachen, hielt der ebenfalls vom SC-Pech erwischte Teamkollege Mike Rockenfeller die Verfolger hinter ihm auf. Mit Götz, Lawson und Wittmann stauten sich so gleich drei Titelanwärter auf. Dank der frischesten Reifen in dieser Gruppe konnte sich Wittmann mit mutigen Manövern über die nächsten Runden nach vorne kämpfen – drückte dabei allerdings Lawson von der Strecke, was fünf Strafsekunden zur Folge hatte. Wittmann erhöhte daraufhin noch mehr das Risiko und ging als erster Pilot am „Korken" Rockenfeller vorbei. Da der Audi-Pilot seinen Stopp so lange wie möglich hinauszögerte, wurde er so unfreiwillig zum Schutzschild von Wittmann, der eindrucksvoll die Strafzeit herausfuhr. Nach den Abt-Stopps übernahm er so die Führung vor einem am Ende schnellen Mirko Bortolotti und Liam Lawson. Der zweitplatzierte Bortolotti bekam als Gaststarter jedoch keine Punkte.

Perfekter Tag für Auer

Der Sonntag stand dann ganz im Zeichen von Lucas Auer, der am Vortag noch ein Opfer des Startunfalls gewesen war. Der über weite Teile der Saison hadernde Österreicher glänzte zu Beginn in der Qualifikation und schlug Marco Wittmann und Liam Lawson. Eine weitere starke Leistung: Wegen einer roten Flagge hatte Kelvin van der Linde nur eine echte fliegende Runde und holte mit ihr den fünften Platz. „Das war die Runde meines Lebens", atmete der Südafrikaner durch.

In der Startphase eines ruhigeren zweiten Rennens setzte sich Auer mangels Erfolgsballast schnell ab, dahinter balgte sich Wittmann mit den Italo-Rennern von Alex Albon, Liam Lawson und Mirko Bortolotti. Im Zuge der Stopps sprang Liam Lawson auf den zweiten Platz. Hinter ihm positionierte sich Daniel Juncadella (Mercedes).

Der Kampf um den vierten Rang stand im Mittelpunkt der zweiten Rennhälfte. Am Ende

> „Den Sieg habe ich zu großen Teilen meinem Team zu verdanken. Nach dem Schaden am Samstag haben sie lange am Auto arbeiten müssen."
>
> Lucas Auer

war es wieder Wittmann, der sich mit beherzten Manövern durchsetzte und durch den späten Ausfall von Juncadella Platz 3 hinter Auer und Lawson erbte. Auer jubelte: „Den Sieg habe ich zu großen Teilen meinem Team zu verdanken. Nach dem Schaden am Samstag haben sie lange am Auto arbeiten müssen."

Keine Änderung bei Stopps

Obwohl die Boxenstopps zumindest in den beiden Assen-Läufen nur ein Randaspekt waren, beschäftigte das Thema weiter die Teams. Die ITR hatte beim DMSB einen Antrag für unterschiedliche Speedlimits bei den Stopps eingereicht, weil sie sich erhoffte, die baulichen Unterschiede so optisch möglichst unauffällig auszugleichen. Der DMSB lehnte den Antrag jedoch wegen Sicherheitsbedenken ab.

Am Montag hat die ITR deswegen bekannt gegeben, keine Änderung mehr anzustreben. Wettbewerbsdirektor Michael Resl sagte: „Wir haben uns die Entscheidung wahrlich nicht einfach gemacht und in den letzten Wochen unzählige Parameter analysiert. Der Entschluss ist dadurch begründet, dass die Anforderungen an einen Performance Pit Stop unverändert zur Anwendung kommen, und dass unterschiedliche Fahrzeugkonzepte sich durch unterschiedliche Stärken und Schwächen ausprägen." Für 2022 arbeite man aber bereits daran, eine „noch ausgeglichenere Boxenstoppsituation vor Beginn der Saison zu schaffen und gemeinsam mit den Teams und Herstellen direkt verabschieden zu können".

Eine weitere regeltechnische Absage gab es auch von Gerhard Berger am Wochenende. Auf die Kritik von Abt entgegnete er: „Wir wollen kein Virtual Safety Car einführen. Im Motorsport gibt es Glück und Pech." Zwei Gründe, warum die DTM in diesem Jahr so spannend ist. ■ ▷



DTM

SC-Pech am Samstag kostete Kelvin van der Linde die Tabellenführung



DTM

Winward-Pilot Lucas Auer feierte am Sonntag seinen ersten Saisonsieg

NACHRICHTEN

DIENST VERTRITT BUHK

Marvin Dienst ersetzt Mücke-Pilot Maximilian Buhk beim vorletzten DTM-Rennwochenende in Hockenheim (1.–3. Oktober). Wegen einer Überschneidung mit dem ADAC GT Masters auf dem Sachsenring muss Buhk auf den Start verzichten. Zusammen mit dem Italiener Raffaele Marciello liegt er aktuell auf dem zweiten Rang der GT-Masters-Wertung. Seine Vertretung Marvin Dienst trat bereits 2014 für das Berliner Team im ADAC Formel Masters an und hat auch schon Erfahrung mit dem Space-Drive-System ohne Lenksäule gesammelt. Mücke Motorsport ist aktuell das einzige DTM-Team, welches das System von Schaeffler Paravan einsetzt.

ZUSCHAUERZUSPRUCH

Von Freitag bis Sonntag verfolgten 35 000 Fans das letzte Auslands-Rennwochenende der DTM an der Strecke. Wie in Spielberg durften die Zuschauer wieder in das Fahrerlager und in die Boxengasse. Ebenfalls gut gefüllt war das Rahmenprogramm: Zusätzlich zu den bekannten Meisterschaften waren in Assen die nationalen Serien Supercar Challenge und Mazda MX-5 Cup sowie der Porsche Carrera Cup Benelux am Start.

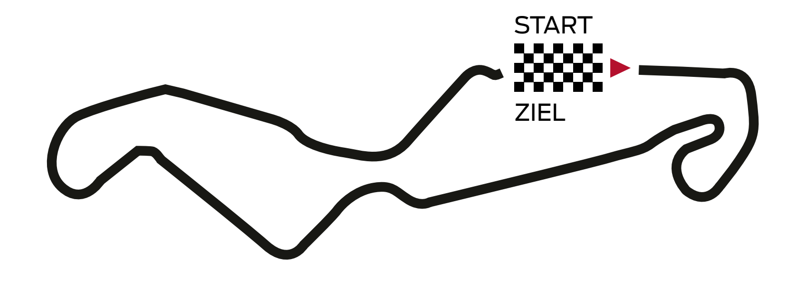
SIEGE FÜR AUDI UND KTM

Der Audi-Pilot Lucas Mauron (Heide-Motorsport) und der KTM-Werksfahrer Reinhard Kofler (True Racing by Reiter Engineering) haben die Läufe der DTM Trophy gewonnen. Für beide Marken ist es der erste Sieg in diesem Jahr – für KTM sogar der erste Erfolg überhaupt in der Nachwuchsserie. In der Gesamtwertung hat BMW-Pilot Ben Green (FK Performance Motorsport) noch acht Zähler Vorsprung auf den Mercedes-Konkurrenten William Tregurtha (CV Performance Group). Mangels Verfolgern tragen die beiden Briten den Titelkampf in Hockenheim und auf dem Norisring unter sich aus.

DTM-2021-RESULTATE

ASSEN (NL) 4,555 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Liam Lawson	1.32,186 min
2.	Marco Wittmann	+ 0,016 s
3.	Mirko Bortolotti	+ 0,099 s
4.	Maximilian Götz	+ 0,137 s
5.	Philip Ellis	+ 0,164 s
6.	Christian Klien	+ 0,216 s
7.	Alexander Albon	+ 0,225 s
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,258 s
9.	Daniel Juncadella	+ 0,284 s
10.	Nico Müller	+ 0,301 s
11.	Vincent Abril	+ 0,367 s
12.	Sheldon van der Linde	+ 0,375 s
13.	Arjun Maini	+ 0,412 s
14.	Maximilian Buhk	+ 0,465 s
15.	Lucas Auer	+ 0,534 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Lucas Auer	1.32,414 min
2.	Marco Wittmann	+ 0,073 s
3.	Liam Lawson	+ 0,087 s
4.	Alexander Albon	+ 0,122 s
5.	Kelvin van der Linde	+ 0,133 s
6.	Mirko Bortolotti	+ 0,161 s
7.	Maximilian Götz	+ 0,207 s
8.	Daniel Juncadella	+ 0,246 s
9.	Vincent Abril	+ 0,384 s
10.	Philip Ellis	+ 0,392 s
11.	Maximilian Buhk	+ 0,407 s
12.	Christian Klien	+ 0,472 s
13.	Sheldon van der Linde	+ 0,482 s
14.	Esteban Muth	+ 0,562 s
15.	Nico Müller	+ 0,798 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Assen (NL): 18.09.2021; 11. von 16 Läufen;
35 Runden à 4,555 km = 159,425 km
20 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter: 19 Grad, leicht bewölkt/trocken
Pole-Position:
#30 Liam Lawson, Ferrari 488 GT3, 1.32,186 min = 177,8km/h
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.34,317 min = 173,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	1:00.16,354 h**	25 +2*
2.	Mirko Bortolotti (I)***	Lamborghini/T3	+ 3,100 s	–
3.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 4,336 s	18 +3*
4.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 5,028 s	15 +1*
5.	Christian Klien (A)***	McLaren/JP Motorsport	+ 5,528 s	–
6.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 6,176 s	12
7.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 6,802 s	10
8.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 7,969 s	8
9.	Sophia Flörsch (D)	Audi/Abt	+ 11,147 s	6
10.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 12,615 s**	4

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. Strafen *** Gaststarter

ERGEBNIS RENNEN 2

Assen (NL): 19.09.2021; 12. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,555 km = 163,980 km
21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter: 18 Grad, leicht bewölkt/trocken
Pole-Position:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.32,414 min = 177,4 km/h
Schnellste Runde:
#9 Mike Rockenfeller, Audi R8 LMS, 1.33,743 min = 174,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	57.38,012 min	25 +3*
2.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 0,593 s	18 +1*
3.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 11,456 s	15 +2*
4.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,957 s	12
5.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 12,357 s	10
6.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 13,017 s	8
7.	Mirko Bortolotti (I)***	Lamborghini/T3	+ 13,634 s	–
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 14,014 s	6
9.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 16,040 s	4
10.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 20,272 s	2

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). *** Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Lawson	175 Punkte
2.	Wittman	165
3.	K. van der Linde	160
4.	Götz	155
5.	Ellis	109
6.	Albon	104
7.	Auer	96
8.	Rockenfeller	62
9.	S. van der Linde	55
10.	Müller	52

STAND TEAMS

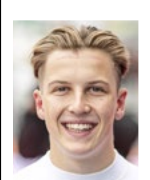
1.	AF Corse	279 Punkte
2.	Team Abt Sportsline	221
3.	Merc.-AMG Winward	205
4.	Mercedes-AMG HRT	179
5.	Walkenhorst M'sport	165
6.	ROWE Racing	63
7.	Team Rosberg	51
8.	T3 Motorsport	44
9.	Merc.-AMG GruppeM	43
10.	Merc.-AMG Getspeed	17



DTM

Sophia Flörsch (Bild) und Esmee Hawkey holten Samstag ihre ersten Punkte

DREI FRAGEN AN LIAM LAWSON



ZWEI PODIEN UND DIE MEISTERSCHAFTS-FÜHRUNG – ENTSCHEIDENDE SCHRITTE AUF DEM WEG ZUM TITEL?
Die beiden Rennen sind sehr wichtig für meine Meisterschaftsambitionen gewesen. Wir konnten zuletzt eine Erfolgsserie aufbauen, und es fühlt sich gut an, sie hier fortsetzen zu können. Trotz der Führung wird sich unsere Grundeinstellung aber nicht ändern: Wir wollen so viele Punkte wie möglich holen!

ERINNERT SIE DAS HARTE RACING AN NACHWUCHS-FORMELSERIEN?
In GT-Autos kann man sich etwas mehr erlauben, ohne gleich zu crashen. Einige der Manöver hier würden in Formel-Autos sicher in Unfällen enden. In Monza war ich anfangs noch geschockt, wie aggressiv es in der DTM zugeht, und wurde regelrecht rumgeschubst. Ich habe aber schnell verstanden, wie meine Kollegen fahren, und mag diesen aggressiven Stil persönlich sehr.

WARUM HABEN SIE BEIM START AM SAMSTAG SO SPÄT BESCHLEUNIGT?
Die Pole-Sitter geben immer recht früh Gas. Ich wollte deswegen etwas anderes probieren und habe davon auch profitiert. Natürlich ist es nicht meine Absicht gewesen, dass hinter mir Chaos entsteht. Meine Aufgabe ist es, das Rennen im vorgegebenen Korridor aufzunehmen, und das habe ich auch getan.

BTCC

Sutton bleibt auf Kurs

Ashley Sutton (Infiniti) bleibt in Sachen Titelverteidigung auf Kurs. Die Laufsiege in Croft sicherten sich aber andere.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Rampenlicht stand zunächst Suttons Teamkollege Aiden Moffat, der sich seine überhaupt erste Pole-Position holte und damit den besten Startplatz für den ersten Lauf hatte. Im entsprechenden Auftaktrennen auf dem Croft Circuit fuhr er tags darauf auch souverän zum Sieg; sein erster seit 2018 und gleichzeitig auch die Sieg-Premiere mit einem Hecktriebler. Jake Hill (Ford) und Senna Proctor (Honda) komplettierten das Podest.

Mit Maximalzuladung für den zweiten Lauf tat Moffat sich im wahrsten Sinne des Wortes schwer und musste sich Sieger Hill geschlagen geben. Kurios: Der war zwar schon Tabellenführer, feierte damit aber seinen ersten Saisonsieg. Gemeinsam mit Hill und Moffat durfte diesmal Josh Cook (Honda) mit zur Siegerehrung aufs Podium.

Weil die Auslosung fürs Reversed Grid ergab, dass die Top 7 des zweiten Laufs umgedreht werden, stand Colin Turkington (BMW) auf der Pole-Position für den dritten Lauf. Er nutzte die gute Ausgangsposition und behielt die Führung. Ein Massencrash im Hinterfeld sorgte zunächst für eine Safety-Car-Phase, doch anschließend fuhr Turkington unbedrängt zum Sieg. Den engen Kampf um P2 entschied Honda-Pilot Gordon Shedden im Duell mit Sutton für sich. Letzterer hält weiter die Tabellenführung, noch haben aber vier weitere Fahrer gute Titelchancen. ■



BTCC

Lauf-1-Sieger Aiden Moffat (#16) vor Lauf-2-Sieger Jake Hill (#24)

Tourenwagen Junior Cup

Neuer Tabellenführer

Nach seinem ersten Sieg ist Florian Vietze neuer Tabellenführer im Tourenwagen Junior Cup. Das zweite Rennen in Hockenheim blieb ohne Wertung.

Von: **Michael Bräutigam**

Für den ersten Lauf in Hockenheim sicherte sich zunächst der als Tabellenführer angereiste Daniel Gregor die Pole-Position. Der Pilot des KÜS Teams Bernhard stieß bei seinem Heimspiel in Form von Lubner-Fahrer Florian Vietze aber auf einen ebenbürtigen Gegner. Der Schrobenhausener schnappte sich die Führung, woraufhin ein sehenswerter Zweikampf entbrannte. Weil man sich vorne nicht einig war, holte Tim Rölleke (Konrad Motorsport) auf und mischte sich in den Kampf ein. Pech für Gregor: Bei einer Kollision mit Rölleke zog er sich kurz vor Schluss einen Reifenschaden zu und fiel auf P9 zurück. Vietze übernahm mit seinem ersten Sieg somit die Tabellenführung. Zweiter wurde Rölleke, Dritter Jan Noller (Lubner Motorsport).

Am Sonntag sicherte sich dann Vietze den Zusatzpunkt für die Pole-Position – und mehr Zähler sollten auch nicht vergeben werden. Zweimal musste das Rennen kurz nach dem Start abgebrochen werden, weil sich erst Noller und beim zweiten Versuch Giancarlo-Gino Lührs (Georg Motorsport) nach Kollisionen aufs Dach legten. Beide blieben zwar unverletzt, weil der Zeitplan aber völlig aus den Fugen geraten war, gab es keinen Neustart und damit auch keine Punkte mehr. ■



TW JUNIOR CUP

Das Duell im Samstagsrennen: Sieger Florian Vietze (#50) vor Daniel Gregor

NACHRICHTEN

TCR: ÜBER 1000 AUTOS
Dass die TCR eine globale Erfolgsgeschichte ist, dürfte bekannt sein. Letzte Woche war zu erfahren, wie groß der Erfolg wirklich ist: Demnach wurden seit Einführung der neuen Klasse im Jahr 2015 insgesamt 1060 Autos gebaut, verteilt auf 20 Fahrzeugmodelle von 15 Herstellern. Mit dem Toyota Corolla steht Nummer 21 beziehungsweise 16 bereits in den Startlöchern.

TCR SPANIEN: BEIDE HALDERS SIEGREICH
Bei der TCR Spanien in Valencia holten sowohl Mike als auch Michelle Halder (beide Honda) je einen Laufsieg. Mike gewann den ersten Lauf und musste sich im zweiten Durchgang mit P2 hinter Alejandro Cutillas (Peugeot) zufriedengeben. Michelle gewann den dritten Lauf. In der Gesamtwertung hat Mike Halder vor dem Finale 117 Punkte Vorsprung auf Verfolger Cutillas und ist damit nur noch theoretisch einholbar.

NASCAR: KALENDER 2021
Vergangene Woche präsentierte NASCAR den Kalender für die Cup-Saison 2022. Die wichtigsten Änderungen: Fontana kehrt zurück, Gateway feiert als Ersatz für eines der Pocono-Rennen seine Premiere (5. Juni) und erstmals findet am sonst heiligen Ostersonntag (17. April) ein Rennen statt – und zwar das Dirt-Rennen in Bristol. Ebenfalls neu: Der Clash vor dem Daytona 500 findet erstmals im LA Coliseum statt, wo für das Rennen ein Asphaltband ins Stadion gelegt wird.

TCR DÄNEMARK: DREI SIEGER UND EIN CRASH
Beim Auftritt der TCR Dänemark auf dem Stadtkurs von Aarhus gab es in Person von Jan Magnussen (Cupra), Casper Elgaard (Peugeot) und Kasper Jensen (Honda) drei verschiedene Sieger. Überschattet wurde der Event von einem heftigen Massencrash am Start zu Lauf 3.

Erster Bristol-Sieg: Kyle Larson gewann beinahe unbemerkt

MOTORSPORT IMAGES

Kyle Larson profitiert

Das Nachtrennen in Bristol war gleichzeitig der Endpunkt der ersten Playoff-Runde. Während Kyle Larson (Chevrolet) seinen sechsten Saisonsieg feiern konnte, gab es an anderen Stellen lange Gesichter und erhitzte Gemüter.

Von: **Michael Bräutigam**

Manche Dinge ändern sich eben nie. Was im europäischen Motorsport für Strafpunkte oder Suspendierungen sorgen würde, zählt bei den US-Stockcars zum guten Ton: Nach dem Rennen gerieten Chase Elliott und Kevin Harvick aneinander – erst die Autos bei der Boxeneinfahrt und wenig später, als Larson seine Sieger-Donuts drehte, auch die Fahrer selbst. Zwar gab es keine wilde Prügelei, aber ein aufgeregtes Rumgeschubse zeigte, dass beide doch unterschiedliche Auffassungen von den Szenen im vorangegangenen Rennen hatten.

Szene eins ereignete sich gut 30 Runden vor Schluss, als die beiden Streithähne um die Führung kämpften. Ein leichter Kontakt und Elliott fiel mit einem Reifenschaden zurück. Szene zwei: Die Revanche. Drei Runden vor Schluss trafen der führende Harvick und der überrundete Elliott sich auf der Strecke wieder. Diesmal blockte Elliott den Stewart-Haas-Ford, sodass Hendrick-Teamkollege Larson vorbeikam.

Auch Hamlin im Pech

„Das ist Hühnerkacke. Er hat einen Wutanfall wie ein Zweijähriger, weil er im Kampf um die Führung einen Reifenschaden hatte", sagte Harvick. Der Gegner erwiderte: „Er fährt einem ständig in die Seite und manchmal hat man einen Reifenschaden. Irgendwann ist Schluss, da ist mir egal, wer er ist und wie lange er schon dabei ist", so Elliott.

Larson, der mit der Sache per se nichts zu tun hatte, freute sich derweil fast unbemerkt über seinen sechsten Saisonerfolg. Zuvor hatte er gemeinsam mit Denny Hamlin (Toyota) weite Strecken des Rennens dominiert. Stage 1 gewann Hamlin vor Larson, in Stage 2 genau andersherum. Aber auch diese beiden kollidierten, wobei hier Hamlin der Leidtragende war, der mit einem Reifenschaden in die Mauer rutschte. Weil das Auto aber halbwegs unbeschädigt blieb, strich er immerhin noch Platz 9 ein.

Ohnehin waren sowohl Hamlin als auch Larson bereits vor dem Bristol-Rennen für die zweite Playoff-Runde qualifiziert: Hamlin als Darlington-Sieger, Larson über die Punkte. Auch Martin Truex Jr. (Toyota) hatte als Richmond-Sieger vorzeitig den Round-of-12-Einzug geschafft.

Insgesamt 13 weitere Fahrer kämpften in Bristol jedoch um die verbleibenden neun Plätze. Auch Kyle Busch (Toyota) musste nach einem Reifenschaden zittern, ihm gelang aber letztlich mit P21 der Cut. Auch William Byron (Chevrolet) zog mit P3 gerade noch den Kopf aus der Schlinge. Um zwei Punkte distanzierte er Aric Almirola (Ford) und Tyler Reddick (Chevrolet), die nun ebenso ausgeschieden sind wie Kurt Busch (Chevrolet) und Michael McDowell (Ford).

Weiter sind dagegen alle vier Hendrick-Chevy, alle vier Gibbs-Toyota sowie alle drei Penske-Ford plus Kevin Harvick – damit geht es nach Marken ausgeglichen in die nächste Runde. Auftakt zu Playoff-Runde zwei: Diesen Sonntag in Las Vegas. ■

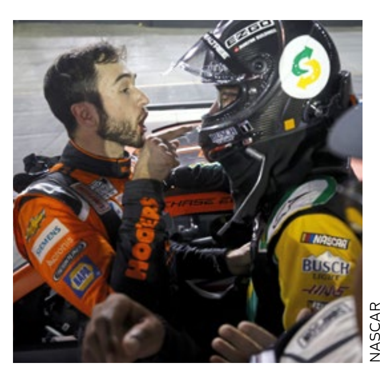
NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
29. von 36 Meisterschaftsläufen

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 29 von 36 Rennen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Larson (Chevrolet)	3059 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	3029
3.	Hamlin (Toyota)	3024
4.	Blaney (Ford)	3024
5.	Kyle Busch (Toyota)	3022
6.	Elliott (Chevrolet)	3021
7.	Bowman (Chevrolet)	3015
8.	Byron (Chevrolet)	3014
9.	Logano (Ford)	3013
10.	Keselowski (Ford)	3008



NASCAR

Gesprächsbedarf: Elliott/Harvick



Die Seriensieger: Luca Engstler hier vor Eric Scalvini

ADAC

Schlagabtausch

Luca Engstler (Hyundai) und Eric Scalvini (Cupra) teilen weiterhin die Siege unter sich auf. Beim ersten Hockenheim-Auftritt gewann der Italiener den ersten und der Deutsche den zweiten Durchgang.

Von: **Michael Bräutigam**

Es scheint ein Pendel zu sein, das stets von einer Richtung zur anderen ausschlägt. In Oschersleben dominierte Luca Engstler, am Red Bull Ring feierte Eric Scalvini einen Doppelsieg, ehe am Lausitzring wieder Engstler zweimal jubelte. Mit der Neuverteilung der Kompensationsgewichte war klar, dass der Italiener in Hockenheim nur schwer zu schlagen sein würde. Ein Gewichtsdelta von 90 kg zugunsten des Cupra gegenüber dem Hyundai schlug sich im Samstag-Qualifying dann auch entsprechend nieder: Scalvini fuhr fast eine halbe Sekunde schneller als Engstler und freute sich wie ein Schneekönig. „Ich bin richtig glücklich", strahlte der Italiener, der wenige Stunden später im Rennen erneut alles unter Kontrolle hatte. Vom Start weg zog er dem Feld Stück für Stück davon. Auch eine Safety-Car-Phase, die wegen des nach einer Kollision mit Robin Jahr (Hyundai) gestrandeten Oettinger-Golf von René Kircher nötig wurde, brachte ihn nicht aus dem Konzept.

Beim Neustart des Rennens zog der Wimmer-Pilot erneut davon und feierte seinen dritten Saisonsieg. Engstler war dennoch zufrieden: „Ich habe mich heute mehr über Platz 2 gefreut als über die Siege am Lausitzring, da wir sehr viel Gewicht im Auto hatten", sagte der Allgäuer. Dominik Fugel (Honda) komplettierte das Podium, nachdem er vom zehnten Startplatz trotz einer Erkältung eine Aufholjagd bis auf Platz 3 gezeigt hatte.

Für den Sonntag schien also auch alles klar zu sein. Allgemeine Erwartungshaltung: Scalvini wird sich erneut Pole und Sieg sichern, dahinter wird ein Kampf um die restlichen Plätze entbrennen. Denn neben den drei Engstler-Hyundais standen mit den zwei Fugel-Hondas, dem Opel von Philipp Regensperger sowie dem VW Golf von René Kircher (Startplatz 3!) einige Podiumskandidaten in den Startlöchern.

> „Ich kam immer näher ran, aber dann hatte ich zwei Verbremser. Da habe ich entschieden, die Punkte für P2 mitzunehmen."
>
> Eric Scalvini

Zumindest der Scalvini-Teil trat aber nicht ein. Fast eine Sekunde fehlte ihm im Sonntag-Qualifying gegenüber der eigenen Pole-Zeit vom Samstag. Weil aber für die Berechnung der Gewichte nur die jeweils schnellste Zeit zählt, kann man taktische Überlegungen ausschließen. „Unser Setup hat einfach nicht funktioniert", gab Scalvini etwas zerknirscht zu Protokoll, obwohl die Zeit zumindest für den vierten Startplatz reichte.

Vorne fuhr Engstler wieder eine seiner Wunder-Runden und brummte seinerseits Teamkollege Martin Andersen fast eine halbe Sekunde auf. „Wir haben nochmals viel mit den Daten gearbeitet und das Auto weiter verbessert. Auch meine Runde lief perfekt", sagte Engstler, der am Samstag auch Halbzeit-Meister wurde.

Vorzeitig zum Titel?

Am Sonntag legte er entsprechend nach, wobei in den wärmeren Nachmittagsstunden Scalvini wieder mit sehr starker Renn-Pace erwartet wurde. Tatsächlich war der Wimmer-Pilot schnell bis auf P2 vorgefahren und ließ dabei auch Andersen scheinbar spielerisch stehen. Auch die kleine Lücke zu Engstler wurde rasch kleiner, doch dann kam die Aufholjagd ins Stocken. „Ich kam immer näher ran, aber dann hatte ich zwei Verbremser und die Reifen waren durch", berichtete Scalvini. „Da habe ich entschieden, dass es besser ist, lieber die Punkte für P2 mitzunehmen." Engstler fuhr dagegen wie ein Uhrwerk Runde um Runde und holte den fünften Saisonsieg.

„Auf gut Deutsch gesagt habe ich mir in die Hose gemacht“, berichtete der Sieger seine Eindrücke, als Scalvini erstmals in seinem Rückspiegel auftauchte. „Ich habe gedacht, das Ding ist rum. Er hat massiv Meter gutgemacht, aber das war vielleicht sein Fehler“, analysierte Engstler.

Damit konnte er trotz seiner vielen Kilos und dank der höheren Zahl an Quali-Punkten den Vorsprung in der Tabelle sogar leicht ausbauen. Das hat er auch nötig, denn nach aktueller Planung wird er nicht beim Saisonfinale am Nürburgring starten können. Der parallel stattfindende WTCR-Event in Adria hätte wohl Priorität. Also gilt es, den Titel möglichst vorzeitig einzufahren und vor dem Finale mindestens 70 Punkte Polster aufzubauen. Aktuell sind es derer 63.

Der zweite erwartete Teil des Sonntags trat derweil sehr wohl ein, nämlich der muntere Kampf um den letzten Podestplatz. Andersen musste sich das gesamte Rennen gegen Marcel Fugel verteidigen, der sein Auto mit einem defekten Keilriemen am Samstag noch vorzeitig abstellen musste. In der letzten Runde knallte es dann vor der Spitzkehre, als sich die Linien der beiden Kontrahenten in der Anbremszone kreuzten. Beide sahen die Schuld natürlich beim Gegner. Andersen sei der normalen Linie gefolgt, Fugel habe nicht nachgegeben – sagt der eine. Fugel sei gerade gefahren und Andersen rübergezogen – sagt der andere.

Kollision im Parc fermé

Hauptleidtragender war Fugel, der bei der Kollision sofort einen Reifenschaden erlitt und am Ende nur auf P12 einlief. Auch Andersen fiel mit einem kaputten Hinterreifen noch bis auf P5 hinter Junior-Sieger Nico Gruber und Jonas Karklys. Ein kleines Nachspiel gab es im Parc fermé, als Fugel beim Einparken dem stehenden Hyundai von Andersen noch einen kleinen Schubser auf die Heckstoßstange mitgab.

Dahinter folgte mit Albert Legutko die Sensation des Wochenendes. Mit seinem fünf Jahre alten Honda Civic, der nach einem Wechsel des Kabelbaums endlich problemlos lief, kämpfte dieser sich letztlich bis auf P6 vor. ■



ADAC

Wieder erster Engstler-Verfolger: Der nun dreifache Saisonsieger Scalvini



ADAC

Samstag Podium, Sonntag Ausfall: Dominik Fugel verlor im Titelkampf Boden

AUS DEM FAHRERLAGER

LAUSITZ-SPÄTFOLGEN
Wie befürchtet, wurden nicht alle Autos wieder fertig, die am Lausitzring-Sonntag in den Startcrash verwickelt waren. Der Cupra von Günter Benninger konnte antreten, nachdem das Wimmer-Team direkt von der Lausitz nach Hockenheim reiste. Das Chassis musste auf die Richtbank, der Rest wurde „freestyle“ im Fahrerlager gerichtet. Das Auto von Szymon Ladniak war für eine schnelle Reparatur zu stark am Heck beschädigt. Patrick Sings Hyundai wäre reparabel gewesen, doch weil ein Mechaniker ausfiel, startete der weiße i30 letztlich doch nicht.

BRUCH MIT LUBNER
Nachdem bereits am Lausitzring dunkle Wolken aufzogen, trennten sich die Wege von Philipp Regensperger und Lubner Motorsport am Montag vor dem Hockenheim-Event. Offensichtlich wurde man sich nicht einig, wer nun den falsch zugeordneten Reifen (siehe letzte MSa) zu verantworten hatte. So trat Regensperger in Hockenheim erstmals unter eigener Bewerbung an.

ZURÜCK NACH ENGLAND
Albert Legutko studiert in der Nähe von Birmingham im Bereich Sprachen und Wirtschaft. Nun enden die Semesterferien, also muss auch der Berliner wieder nach England. Die Restsaison wird er trotzdem bestreiten, auch wenn er sich jedes Mal freitesten muss, um zwischen England und Deutschland hin- und herreisen zu können.

HOCKENHEIM 1 (D), 1. RENNEN

7. von 14 Läufen, 17 Runden à 4,574 km (15 gestartet, 13 gewertet)

1.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	33.34,876 min
2.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 2,877 s
3.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 3,600 s
4.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 9,060 s
5.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 17,594 s
6.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 18,427 s
7.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 22,604 s
8.	Peter Gross (A), Wimmer Werk Motorsport	Audi	+ 23,810 s
9.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 38,954 s
10.	Christian Voithofer (A), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 45,184 s

Schnellste Runde: 1.49,325 min (Scalvini)

HOCKENHEIM 1 (D), 2. RENNEN

8. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,574 km (15 gestartet, 14 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	33.22,163 min
2.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 5,139 s
3.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 15,067 s
4.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 18,198 s
5.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 19,026 s
6.	Albert Legutko (PL), Albert Legutko Racing	Honda	+ 20,803 s
7.	Philipp Regensperger (D), Regensperger Racing	Opel	+ 21,961 s
8.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 26,388 s
9.	René Kircher (D), Volkswagen Team Oettinger	Volkswagen	+ 34,593 s
10.	Roland Hertner (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 34,730 s

Schnellste Runde: 1.49,851 min (Scalvini)

STAND FAHRER

1.	Engstler	249 Punkte
2.	Scalvini	186
3.	Andersen	149
4.	D. Fugel	143
5.	Gruber	129
6.	Karklys	101
7.	M. Fugel	93
8.	Jahr	64
9.	Regensperger	64
10.	Kircher	55

STAND TEAMS

1.	Hyundai Team Engstler	333 Punkte
2.	Wimmer Werk Motorsport	200
3.	Honda ADAC Sachsen	194

STAND JUNIOREN

1.	Gruber	92 Punkte
2.	Regensperger	54
3.	Kircher	42
4.	Legutko	36



Kein Druck ist ihm zu hoch: Francesco Bagnaia (#63) ließ Fabio Quartararo keine Überhol-Chance

Wieder Bagnaia

Nach Marc Márquez konnte auch Fabio Quartararo Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia nicht so unter Druck setzen, dass dieser einen Fehler gemacht hätte. Der Italiener feierte seinen zweiten Sieg in Folge und zögert so die Titelentscheidung heraus.

Von: **Imre Paulovits**

Er kam spät, aber gewaltig. In den ersten Runden des MotoGP-Rennens in Misano sah es so aus, als würde WM-Leader Fabio Quartararo regelrecht von den Ducati erdrückt werden. Aragón-Sieger Pecco Bagnaia entfloh gleich nach dem Start nach vorn, und der Yamaha-Pilot bekam es mit Jack Miller und Jorge Martín zu tun, die sich über ihn hermachten. Doch der 22-jährige Franzose blieb cool, drückte selbst auf die Pace, und Martín rutschte hinter ihm aus. Der Pramac-Pilot konnte zwar weiterfahren, da aber ein Flügel an seiner Desmosedici GP21 abgebrochen war, entwickelte das Motorrad in den schnellen Kurven solche Vibrationen, dass der Spielberg-Sieger sich mehrfach neben der Strecke wiederfand und schließlich an die Box fuhr. Doch dass auch der Franzose an seinem Limit war, zeigte die Szene, als Jack Miller sich einmal verbremste und Quartararo hinter ihm gleich mit in den Notausgang musste.

Nachdem sich Quartararo auch von Jack Miller entledigt hatte, wurde seine Pace immer schneller. Obwohl Bagnaia zeitweilig fast drei Sekunden Vorsprung hatte, begann dieser dahinzuschmelzen, und mit dem Tempo, mit dem die Yamaha von hinten näherkam, war es offensichtlich, dass sie noch vor Rennende auf Schlagdistanz sein würde.

Verschiedene Reifen

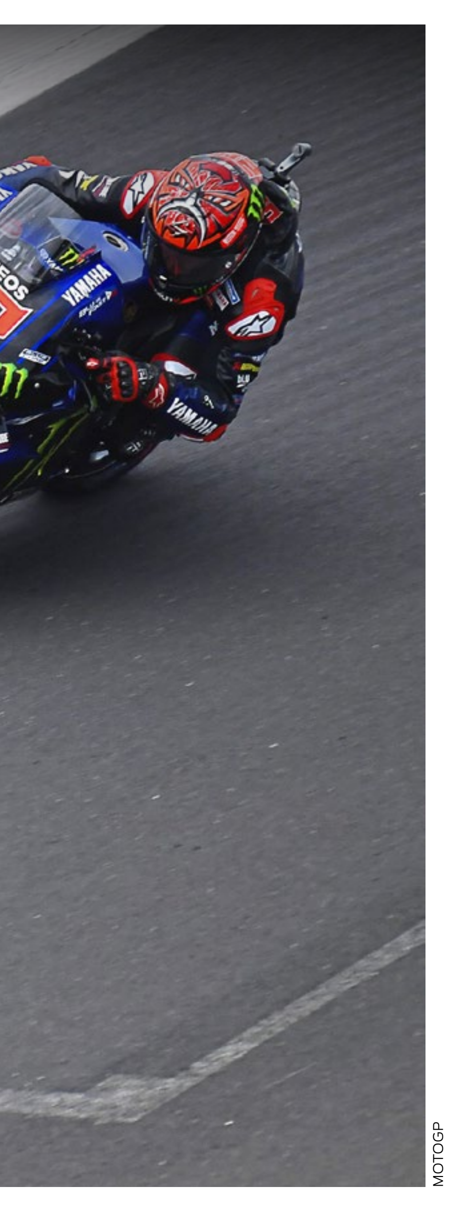
„Wir haben den mittleren Hinterreifen gewählt", verriet Quartararo. „Wir hatten mit dem weichen gearbeitet und wussten, dass er zehn Runden vor Schluss nachlassen wird. Von dort an wurden die Zeiten von Bagnaia auch langsamer, aber nicht so sehr, wie wir erwartet hatten. Ich dachte mir, jetzt ruiniert er sie ganz, aber als ich an ihm dran war, konnte er das Tempo doch halten. Das hätte ich nie gedacht. Es ist auch nicht leicht, eine Ducati zu überholen, aber hier in Misano habe ich eine ganz neue Dimension gesehen. Mit der Yamaha war ich im ersten und zweiten Sektor schneller, Pecco aber im dritten. Die Ducati ist in schnellen Kurven eine Macht. Zu der Schräglage, die Pecco in der schnellen Turn 12 gefahren ist, fällt mir nichts mehr ein. Es ging über die Runden hin und her wie eine Ziehharmonika, und er hat am Ende eine fehlerfreie Runde hingelegt, ich hatte keine Chance, irgendwo anzugreifen."

> „Zu der Schräglage, die Bagnaia durch Turn 12 gefahren ist, fällt mir nichts mehr ein. Die Ducati ist uns nun sogar in einigen schnellen Kurven überlegen, sie machen Fortschritte."
>
> Fabio Quartararo

Man sah, dass bei Bagnaia nach seinem ersten MotoGP-Sieg eine Woche zuvor in Aragón ein Schalter im Kopf umgelegt war. Lag er auch schon im letzten Jahr an der Spitze, nur um die Konzentration zu verlieren und zu stürzen, fuhr er von außen absolut fehlerfrei, und auch als der Druck immer größer wurde, fuhr er unbeirrt seinen Rhythmus. „Ganz ohne Fehler war es nicht, mir ist einmal auf einer Bodenwelle vor Turn 1 das Vorderrad weggerutscht, da bin ich fast gestürzt. Das Tempo war irre hoch, ich musste die ganze Zeit pushen und war am Limit."

Der neue Mann

Während Álex Rins, der anfangs zu den Mitfavoriten zählte, stürzte, kam neben seinem Teamkollegen, Weltmeister Joan Mir, auch Marc Márquez richtig



MOTOGP



MOTOGP

Das gibt es doch nicht, wie konnte dieser Reifen halten? Quartararo auf Spionage



DUCATI

Bagnaia: Ducatis neue Speerspitze



MOTOGP

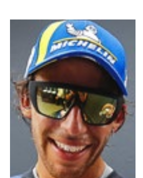
Aus den Tiefen des MotoGP-Feldes: Enea Bastianini (#23) machte neun Plätze gut und fuhr aufs Podest

in Schwung. Doch das war noch nichts gegen einen Mann, den bislang nur die absoluten Insider auf dem Radar hatten. Moto2-Weltmeister Enea Bastianini löste sich spektakulär aus dem Mittelfeld, fuhr, wenn er freie Bahn hatte, eine schnellste Runde nach der anderen und pulverisierte schließlich auch den Rundenrekord. Und all das mit einer zwei Jahre alten Ducati, der man nachsagt, dass sie untersteuert und sich die Linien mit ihr nicht halten lassen. Doch der Rookie hat einen Weg gefunden, wie sie schneller zu bewegen ist, als es jemand zuvor in der Lage war. „Bestia" überholte im Handumdrehen auch die Gruppe mit Miller, Márquez und Mir, und auch als er bereits auf Podestkurs war, drängte er immer weiter nach vorn. Dass seine Zeiten gar dafür gereicht hätten, sich ganz an die Spitze zu fahren, das rechnete man ihm erst hinterher vor. So ließ er in den letzten sechs Runden Vorsicht walten, sonst wäre vielleicht eine noch größere Sensation möglich gewesen. Aber der 23-Jährige hat nun endgültig klar gemacht, dass er der Mann der Zukunft ist. Ducati lag mit seiner Wahl der Nachwuchspiloten im letzten Winter goldrichtig, das Bologneser Bollwerk könnte in Zukunft noch mehr ins Rollen kommen.

KTM hatte in Misano wieder kein leichtes Wochenende. Miguel Oliveira hat seit seiner Handgelenksverletzung in Spielberg noch immer ein Problem, das Motorrad so am Limit zu bewegen, wie er es vorher gewohnt war. So war es am Sonntag wieder Brad Binder, der über sich hinauswuchs und von der 17. Startposition auf Platz 9 vorfuhr. „Ich habe von der ersten bis zur letzten Runde mein Maximum gegeben", so der Südafrikaner. „Wir haben das Motorrad am Sonntag noch einmal verbessern können, aber ich freue mich schon auf den Test in dieser Woche, wo ich hoffe, dass wir unsere Probleme besser verstehen lernen und wieder dahin zurückkommen, wo wir hingehören."

Danach geht es in die USA. Ob Bagnaias Ansturm auch dort anhält? ■

DREI FRAGEN AN ENEA BASTIANINI



WIE GLÜCKLICH MACHT SIE IHR ERSTER PODESTPLATZ IN DER MOTOGP?
Er hat meine Erwartungen übertroffen. Wir hatten das ganze Wochenende eine gute Pace, aber das Rennen war trotzdem etwas Besonderes. Es war schon ein irres Gefühl, solche großen Fahrer wie Rins, Miller und Márquez zu überholen. Als ich auf dem dritten Platz angekommen bin, dachte ich mir, das reicht jetzt, und ich habe die letzten sechs Runden das Gas wieder etwas zugedreht. Es macht mich schon sehr glücklich, all dies mit einem 2019er-Motorrad erreicht zu haben.

KAM IHNEN NICHT IN DEN SINN, NOCH DIE SPITZE EINZUHOLEN?
Zu Mitte des Rennens war ich wirklich schnell, aber ich kam ja vom zwölften Startplatz, und da ist das nicht so einfach. Wäre ich weiter vorn gestartet, hätte ich vielleicht auch um den Sieg mitkämpfen können. Aber es war auch so eine schöne Überraschung für mich.

WIE KONNTEN SIE MIT DEM 2019ER-MOTORRAD SO SCHNELL FAHREN?
Das Motorrad hat noch immer viel Potenzial. Ich habe versucht, mich als Rookie diesem Bike anzupassen, und dabei habe ich herausgefunden, dass das Fahrwerk beim Bremsen und Beschleunigen mehr Bewegung hat als das neue Modell. Ich habe dann gelernt, lockerer zu sitzen und mich an die Bewegungen zu gewöhnen, so lässt sich das Motorrad viel schneller fahren.

Bradl punktet wieder


HRC

Auch seinen Wildcard-Einsatz in Misano schloss Stefan Bradl in den Punkten ab. Der Honda-Testfahrer half dazu noch, Marc Márquez in die wichtige Q2 zu bringen.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinem Wildcard-Einsatz in Jerez im Mai durfte Stefan Bradl auch in Misano mit dem Honda-Testteam am Rennwochenende teilnehmen. Dabei fiel gleich auf, dass der 30-jährige Deutsche in guter Form ist und viele Kilometer gedreht hat, bei den ersten Trainings war er stets bester Honda-Pilot. So hatte Honda auch eine spezielle Aufgabe für ihn: Weil Marc Márquez in Rechtskurven noch immer dann am schnellsten ist, wenn jemand vor ihm fährt, ließ man in Q1 Bradl vorfahren, ihm folgte Marc Márquez, dahinter Álex Márquez. Und so gelang es tatsächlich, dass der Ex-Weltmeister im Windschatten von Bradl die zweitschnellste Zeit fuhr und so den Sprung in die Q2 schaffte.

Márquez redete auch gar nicht um den Brei herum, als er mit Gerüchten konfrontiert wurde, Cal Crutchlow könnte als Testfahrer von Yamaha zu Honda stoßen. „Das ist Unsinn", stellte Márquez klar. „Stefan ist der beste Testfahrer, den Honda haben kann. Er macht mit dem Testteam sehr gute Arbeit, ich möchte auch in Zukunft auf ihn zählen." Gesagt, getan: Honda verlängerte den Testvertrag mit Bradl auch für das nächste Jahr.

Wenn Bradl so auch seine eigene Chance opferte, eventuell weiter vorn zu starten, fuhr er ein solides Rennen. Und nachdem er vom 18. Startplatz bis auf Platz 14 vorfuhr und zwei weitere Punkte mitnahm, lehnte er sich zufrieden zurück. „Ich bin zufrieden mit dem, was wir an diesem Wochenende erreicht haben", so Bradl. „Es war unser Ziel, wieder in die Punkte zu fahren, und das haben wir geschafft. Außerdem hatte ich ein paar schöne Kämpfe, und es hat viel Freude gemacht, mit diesem Motorrad zu fahren. Wir waren gut vorbereitet, und das Bike war gut abgestimmt. Es ist gut, dass wir das Testteam mit einem solchen Ergebnis belohnen können. Ich bin auch sehr glücklich und stolz, die Zusammenarbeit mit HRC als ihr Testfahrer auch im nächsten Jahr fortsetzen zu dürfen." ■

KOMMENTAR

WIE SICH DIE ZEITEN ÄNDERN. 1998 knallte Loris Capirossi beim WM-Finale in Argentinien seinem Teamkollegen Tetsuya Harada in der letzten Runde bei einem Überholmanöver, das niemals gutgehen konnte, hinterrücks ins Motorrad. Der Japaner stürzte, und der Italiener konnte unbehelligt zum Titel fahren. Außer, dass ihn Aprilia hausintern bestrafte, hatte es keine weiteren Konsequenzen für den heutigen Dorna-Sicherheitsbeauftragten. In Misano brachte Dominique Aegerter bei einem Überholmanöver seinen MotoE-Titelkontrahenten Jordi Torres zu Fall. Es war aber keine so skrupellose Aktion, der Schweizer war schon vorn, als Torres nach innen zog und an seinem Heck hängenblieb. Die Rennleitung erteilte Aegerter 30 Strafsekunden ohne Chance auf Einspruch. Aegerter hätte Geschichte schreiben können. Jetzt hat es die Rennleitung getan.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

MÜCKENPLAGE
Beim San-Marino-Grand-Prix gab es eine regelrechte Mückenplage. Schon auf der Anreise konnte man auf der Autobahn erkennen, dass nach den feuchtwarmen Tagen zuvor viele der fliegenden Plagegeister in großen Scharen aus den Pfützen schlüpften. Sie waren auch in der Boxengasse und auf der Strecke allgegenwärtig, und die Fahrer brauchten deutlich mehr Abreißfolien über ihren Visieren als sonst.

DIE ADRIA LEBT WIEDER
Wenn auch noch lange nicht in dem Ausmaß wie früher, ist die Adria-Küste nach dem tristen Vorjahr, wo nur wenige Fans auf die Tribünen durften, beim San-Marino-GP dennoch wieder zum Leben erwacht. Tausende von Motorradfahrern und Autos mit gelben 46-Aufklebern bestimmten das Verkehrsbild, und auch die Dirt-Track-Bahn in Misano Adriatico, die im Vorjahr brach und heruntergekommen dahinsiechte, war wieder bestens präpariert. Bis spät in die Nacht hinein hallte von ihr das Motorengetöse von mehr oder minder ersten Rennen mit Autos und Motorrädern über den Ferienort. Pro Tag waren 25 000 Zuschauer zugelassen, so viele kamen am Sonntag auch. Allerdings wurden die Tore für das traditionelle Stürmen der Rennstrecke nicht geöffnet.

TIPPS VOM ALTMEISTER
Der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini ließ sich den Grand Prix an der Adria, in dessen Umgebung er sich bei Straßenrennen in den 1960er-Jahren einen großen Namen gemacht hat, nicht entgehen. Ago schaute bei seinen alten Bekannten vorbei, gesellte sich in der Startaufstellung aber auch zu Italiens neuer Nachwuchshoffnung Enea Bastianini. Der Altmeister hielt ein Schwätzchen mit ihm, und wie gut sein Auge war, zeigte das Ergebnis: Bastianini fuhr aufs Podest. Auch Jorge Lorenzo war wieder vor Ort und schaute nach seinen alten Bekannten.

WIE ES DIE POLIZEI ERLAUBT
Die einstige Polizistin Paola Tiraferri, die neben ihrem Dienst anfing, Gesangsunterricht zu nehmen und mittlerweile eine gefeierte Sopranistin ist, sang vor dem MotoGP-Rennen die italienische Nationalhymne. Das Gerücht, dass sie danach Ausschau halten würde, wer im Rennen zu schnell fährt, bestätigte sich nicht … ■ IP



KOVÁCS

Der Altmeister und das junge Talent: Agostini und Bastianini

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 19. September 2021 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,102 km über 27 Runden à 4,226 km. 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 29 Grad. Schnitt des Siegers: 163,7 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	27	41.48,305 min	297,5 km/h	1.32,422 min	H/S	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+0,364 sec	293,4 km/h	1.32,336 min	H/M	20
3.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	27	+4,789 sec	300,8 km/h	1.32,242 min	H/S	16
4.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+10,245 sec	300,0 km/h	1.32,545min	H/S	13
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	27	+10,469 sec	298,3 km/h	1.32,390 min	H/S	11
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+10,325 sec	297,5 km/h	1.32,508 min	H/M	10
7.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+13,234sec	298,3 km/h	1.32,739 min	H/M	9
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+15,698 sec	300,8 km/h	1.32,400 min	M/M	8
9.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+16,129 sec	298,3 km/h	1.32,764 min	H/M	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+18,519 sec	297,5 km/h	1.32,856 min	M/S	6
11.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	27	+20,373 sec	298,3 km/h	1.32,920 min	M/S	5
12.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	27	+21,066 sec	302,5 km/h	1.32,710 min	H/S	4
13.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+21,258 sec	301,6 km/h	1.32,900 min	H/S	3
14.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	27	+28,142 sec	300,0 km/h	1.32,984 min	H/M	2
15.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+30,686 sec	301,6 km/h	1.33,209 min	H/S	1
16.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	27	+32,654 sec	293,4 km/h	1.33,277 min	H/M	-
17.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+33,853 sec	294,2 km/h	1.33,305 min	M/M	-
18.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+36,272 sec	295,0 km/h	1.33,500 min	H/M	-
19.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	27	+36,839 sec	299,1 km/h	1.33,220 min	H/S	-
20.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+37,202 sec	297,5 km/h	1.33,377 min	H/M	-
21.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	27	+42,587 sec	292,6 km/h	1.33,493 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.31,065 min
2.	Miller	1.31,314 min
3.	Quartararo	1.31,367 min
4.	Martín	1.31,663 min
5.	Zarco	1.31,836 min
6.	P. Espargaró	1.31,923 min
7.	M. Márquez	1.31,935 min
8.	A. Espargaró	1.31,937 min
9.	Rins	1.32,017 min
10.	Viñales	1.32,121 min
11.	Mir	1.32,426 min
12.	Bastianini	1.32,461 min
13.	Nakagami	1.32,210 min
14.	Pirro	1.32,287 min
15.	Marini	1.32,289 min
16.	Morbidelli	1.32,296 min
17.	Binder	1.32,427 min
18.	Bradl	1.32,439 min
19.	A. Márquez	1.32,476 min
20.	Lecuona	1.32,481 min
21.	Oliveira	1.32,821 min
22.	Petrucci	1.32,891 min
23.	Rossi	1.32,967 min
24.	Dovizioso	1.33,098 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	234
2.	Bagnaia	186
3.	Mir	167
4.	Zarco	141
5.	Miller	140
6.	Binder	124
7.	A. Espargaró	104
8.	Viñales	98
9.	M. Márquez	92
22.	Bradl	13

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	275
2.	Yamaha	262
3.	Suzuki	184
4.	KTM	178
5.	Honda	148
6.	Aprilia	105

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	329
2.	Ducati Lenovo Team	326
3.	Team Suzuki Ecstar	235
4.	Pramac Racing	216
5.	Red Bull KTM Factory Racing	211
6.	Repsol Honda Team	163
7.	LCR Honda	120
8.	Aprilia Racing Team Gresini	111
9.	Esponsorama Racing	89
10.	Tech3 KTM Factory Racing	75

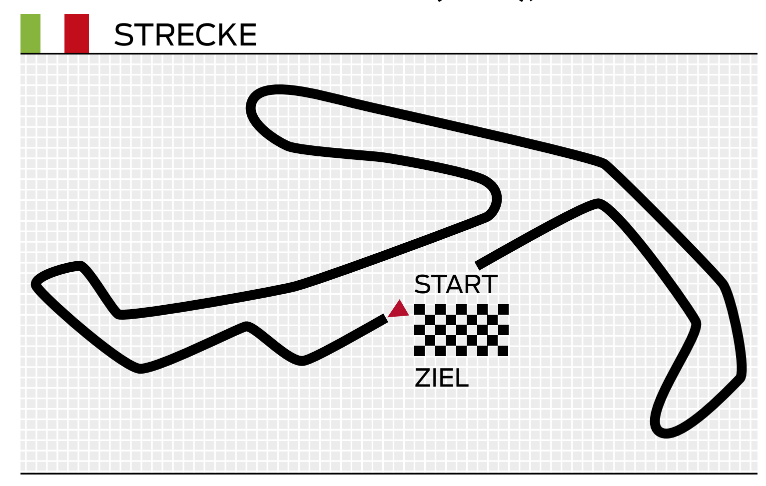
„Wenn der Punktevorsprung von Fabio Quartararo auch beträchtlich ist: Wir werden um den Titel kämpfen, solange noch eine Chance besteht.“

Francesco Bagnaia

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

Rundenrekord: **1.32,242 min, Enea Bastianini (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.31,065 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **302,5 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020 und Johann Zarco (Ducati), 2021**

STRECKE





MOTOGP

Neue Garde übernimmt: Fabio Quartararo, „Pecco“ Bagnaia, Enea Bastianini (v.l.)

Raúl Fernández besiegt den Sc



Geschafft: Raúl Fernández (#25) verteidigt seine Führung bis ins Ziel gegen Remy Gardner (#87), dahinter Arón Canet (#44) und Sam Lowes

MOTOGP

Eine Woche nach seinem Bravour-Sieg in Aragón setzte sich Raúl Fernández wieder über die Schmerzen seiner operierten rechten Hand hinweg und gewann auch in Misano.

Von: **Imre Paulovits**

Diesmal hätte das Rennen nicht viel weiter gehen dürfen. Hatte Raúl Fernández in Aragón seine überragende Pace noch über die volle Renndistanz bringen können, wurde er in Misano in den letzten Runden langsamer. „Ich habe in den letzten drei Runden die Bremse nicht mehr gespürt“, gab der hochbegabte Spanier zu. „Ich wusste nicht, wo das Limit ist, wie viel Druck ich geben kann, so habe ich zurückgesteckt. Auch mit meiner Kraft war ich ganz am Ende. Deshalb freue ich mich über diesen Sieg ganz besonders.

Motorrad-WM

Verrückte Transferzeit ist angelaufen

Selten wurden an einem Rennwochenende so viele neue Verträge unterschrieben wie diesmal in Misano. Auch Intact hat sich mit einem Nachwuchsmann verstärkt.

Von: **Imre Paulovits**

Das Yamaha-Satellitenteam zeigte sich nicht nur erstmals mit Andrea Dovizioso, auch der neue Teamname für das nächste Jahr wurde bekannt gegeben: Es wird 2022 statt Petronas-Sepang-International-Circuit-Yamaha RNF Yamaha heißen. Wofür dies genau steht, gab Team-Principal Razlan Razali noch nicht bekannt, auch noch nicht, mit welchen Leuten er zusammenarbeiten und woher das Geld kommen wird. Das neue Team hat in Misano den Fünfjahres-Vertrag für die nächste MotoGP-Phase mit der Dorna unterschrieben. Das Yamaha-Werksteam unterschrieb derweil einen Vertrag mit Franco Morbidelli nicht nur für den Rest der Saison, sondern gar bis Ende 2023.

In der Moto2 hat das deutsche Intact-Team nach dem Abgang von Tony Arbolino zu Marc VDS den 19-jährigen Spanier Jeremy Alcoba neben Marcel Schrötter für 2022 unter Vertrag genommen. „Obwohl Jeremy derzeit unter seiner Handverletzung leidet und ein Formtief durchläuft, glauben wir an sein Talent und freuen uns auf die Zusammenarbeit“, so Teamchef Jürgen Lingg.



Intact-Moto2-Team 2022: Jeremy Alcoba, Teamchef Lingg, Marcel Schrötter (v. l.)

GLÄNZEL

Das Gresini Moto2-Team setzt derweil auf gleich zwei neue Talente in der Moto2, und zwar MotoE-Pilot Alessandro Zacchone und den derzeitigen Prüstel-Moto3-Pilot Filip Salac. Der 19-jährige Tscheche redet wegen seiner Körpergröße schon länger über einen Umstieg in die Moto2.

In der Moto3 hat sich Leopard-Honda auch für das nächste Jahr mit Dennis Foggia geeinigt, obwohl es in der Sommerpause zu Verstimmungen zwischen dem Team und dem Vater von Foggia gekommen war und auch der Italiener gerne in die Moto2 aufgestiegen wäre. Dazu wurde in Misano bekannt gegeben, dass Tatsuki Suzuki, der die letzten Jahre innigst mit dem Team von Paolo Simoncelli verbunden war, zu Leopard wechselt. Beim Sterilgarda Max Racing Team von Peter Öttl und Max Biaggi hat am Wochenende Ayumi Sasaki unterschrieben. ■

hmerz erneut

Jetzt werde ich mich bis zum GP in Austin intensiv mit dem Training beschäftigen, ich konnte ja in den letzten drei Wochen nichts tun. In Austin will ich besser vorbereitet sein.“ Es war deshalb wirklich erstaunlich, wie sich der Rookie, der vor allem die schnellen Passagen in Misano nicht mit dem größeren Motorrad kannte, bei der durch das wechselnde Wetter gekürzten Trainingszeit auf eine solche Pace einschießen konnte. Sein Teamkollege Remy Gardner, der in der letzten Runde beim Versuch, Fernández noch abzufangen, fast vom Motorrad geflogen wäre, war auch voll des Lobes über seinen jungen Kollegen: „Raúl ist ein großartiges Rennen gefahren, ich musste mich mit dem zweiten Platz zufriedengeben.“

Marcel Schrötter konnte nach einem guten Start in den ersten Runden viele Plätze gutmachen und war bereits auf dem achten Platz unterwegs, doch dann stagnierte er. Zum Schluss legte er wieder mächtig los und wurde schließlich Zwölfter. „Ich hatte wieder eine gute Startphase, konnte in den ersten Runden aggressiv fahren und einige Positionen gutmachen“, erzählte Schrötter. „Ich bin schon ein bisschen stolz, dass wir das dieses Jahr so gut hinkriegen. Leider waren die nächsten Runden eher etwas verhalten. Ich war zum Schluss einer der schnellsten auf der Strecke, was positiv ist, aber das Problem ist dennoch, dass wir über die Gesamtdistanz zu langsam sind.“

Tom Lüthi hat nach einer langen Durststrecke wieder zu seinem Tempo gefunden. In FP1 war er gar Schnellster, im Rennen schaffte er vom 14. Startplatz aus Platz 11. „Ich hatte ein gutes Gefühl“, freute sich Lüthi. „Wir haben einen guten Job gemacht und eine gute Abstimmung gefunden. Ich hoffe, dass sich diese Entwicklung fortsetzt. Es ist schön, dass wir wieder in Austin fahren, dort hatte ich gute Rennen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Er war einer der größten Straßenrennfahrer der 1980er-Jahre, letzten Donnerstag ist Boet van Dulmen bei einem Verkehrsunfall mit dem Fahrrad im Alter von 73 Jahren ums Leben gekommen. Der holländische Publikumsliebling gewann 1979 den Grand Prix von Finnland in Imatra bei den 500ern und wurde in dem Jahr WM-Sechster. Diese Platzierung wiederholte er 1981 noch einmal. Bis zu seinem Tod folgten ihm viele Fans zu seinen Gastauftritten.

MOTOGP
Mit Valentino Rossi und Andrea Dovizioso bringt es das Petronas-Yamaha-Team auf ein Gesamtalter seiner Fahrer von 77 Jahren. Das Yamaha-Werksteam mit Fabio Quartararo und Franco Morbidelli liegt gerade bei 48 Jahren. Dovizioso tat sich bei seiner Rückkehr etwas schwer, wieder den Fahrstil zu finden, mit dem man die Yamaha schnell bewegen kann. Auch Morbidelli kämpfte noch mit seinem Knie, er wurde im Rennen 18., hinter seinem Mentor Valentino Rossi.

MOTOGP
Johann Zarco wird sich in dieser Woche einer Armpump-Operation am linken Unterarm unterziehen. Jorge Martín lässt sich am linken Bein operieren.

MOTOGP
Mit seinem 19. Podestplatz ist Fabio Quartararo nun der erfolgreichste Franzose in der Königsklasse. Er überholte Christian Sarron, der 18 Podestplätze in der höchsten Klasse einfuhr.

MOTO3
Für 2022 baut Ex-BSB- und MotoGP-Pilot Michael Laverty das VisionTrack Honda Racing Team auf, um britischen Talenten den Einstieg in der WM zu ermöglichen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 19. September 2021 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,650 km über 25 Runden à 4,226 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	25	40.40,563 min	1.36,938 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+0,402 sec	1.37,000 min	20
3.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	25	+0,569 sec	1.36,995 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+1,578 sec	1.37,054 min	13
5.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	+4,920 sec	1.37,135 min	11
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+5,361 sec	1.37,163 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+6,236 sec	1.37,067 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+7,468 sec	1.37,219 min	8
9.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	25	+7,562 sec	1.37,336 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+13,230 sec	1.37,117 min	6
11.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+15,596 sec	1.37,472 min	5
12.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+16,172 sec	1.37,286 min	4
13.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	25	+20,234 sec	1.37,308 min	3
14.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+22,819 sec	1.37,656 min	2
15.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+23,015 sec	1.37,576 min	1
16.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+26,152 sec	1.37,795 min	-
17.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+26,987 sec	1.37,709 min	-
18.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	25	+27,231 sec	1.37,929 min	-
19.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+28,150 sec	1.37,753 min	-
20.	Héctor Garzo (E)	Kalex	25	+28,526 sec	1.37,805 min	-
21.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+29,864 sec	1.37,577 min	-
22.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	25	+33,140 sec	1.37,989 min	-
23.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+36,098 sec	1.38,217 min	-
24.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	25	+43,861 sec	1.38,324 min	-
25.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+47,329 sec	1.38,495 min	-
	Nicht gewertet:					
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+3 Runden	1.37,562 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	19	+6 Runden	1.37,503 min	-
	Barry Baltus (B)	NTS	12	+13 Runden	1.38,232 min	-
	Yari Montella (I)	Boscoscuro	12	+13 Runden	1.38,214 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	2	+23 Runden	1.38,844 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	271
2.	R. Fernández	237
3.	Bezzecchi	190
4.	Lowes	140
5.	Canet	119
6.	A. Fernández	118
7.	Di Giannantonio	108
8.	Ogura	104
9.	Schrötter	84
21.	Lüthi	21

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	350
2.	Boscoscuro	154
3.	MV Agusta	16
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

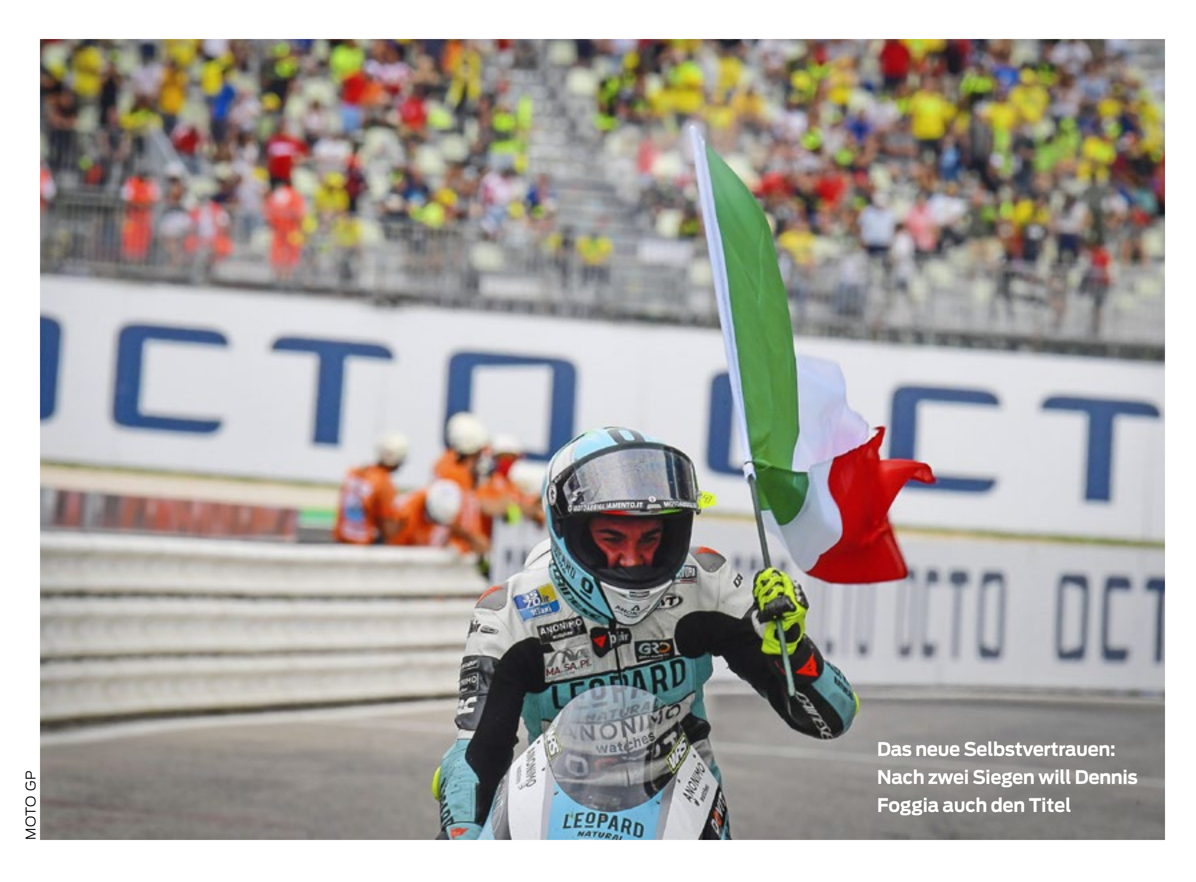
	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	508
2.	Elf Marc VDS Racing Team	258
6.	Liqui Moly IntactGP	125

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.36,264 min
2.	Lowes	1.36,615 min
3.	A. Fernández	1.36,788 min
4.	Gardner	1.36,861 min
5.	Canet	1.36,869 min
6.	Navarro	1.36,928 min
7.	Vierge	1.36,928 min
8.	Bezzecchi	1.37,021 min
9.	Di Giannantonio	1.37,171 min
10.	Dalla Porta	1.37,192 min
11.	Bulega	1.37,232 min
12.	Ogura	1.37,312 min
13.	Schrötter	1.37,345 min
14.	Lüthi	1.37,388 min
15.	Roberts	1.37,432 min
16.	Manzi	1.37,474 min
17.	Vietti	1.37,617 min
18.	Chantra	1.37,669 min
19.	Syahrin	1.38,717 min
20.	Dixon	1.38,769 min
21.	Garzo	1.38,793 min
22.	Arbolino	1.38,815 min
23.	Ramirez	1.38,998 min
24.	Montella	1.39,017 min
25.	Corsi	1.39,132 min
26.	Arenas	1.39,144 min
27.	Bendsneyder	1.39,227 min

Moto3

Foggia gewinnt nach Fenatis


MOTO GP

Das neue Selbstvertrauen: Nach zwei Siegen will Dennis Foggia auch den Titel

Romano Fenati sah nach Silverstone auch in Misano wie der sichere Sieger aus. Doch der Husqvarna-Pilot stürzte, und mit einem weiteren Sieg schob sich Dennis Foggia nah an die WM-Spitze heran.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es gab keine Zweifel. Romano Fenati hatte in Misano bereits 2017 und im Vorjahr ein Rennen gezeigt, wo niemand mit ihm mithalten konnte, und auch in den Trainings hatte der 25-Jährige eine Pace vorgelegt, mit der niemand mithalten konnte. Selbst im chaotischen Qualifying, wo nach einer roten Flagge genau eine Runde blieb, um eine Zeit zu fahren, und alle in einem Haufen um die Strecke fegten, konnte er einen kühlen Kopf bewahren und sich richtig platzieren, sodass er

Keine Punkte in Misano für das Prüstel-Team

Durchwachsenes Wochenende für PrüstelGP: Filip Salac musste nach zwei Kollisionen aufgeben, Ryusei Yamanaka kam über einen 17. Platz nicht hinaus.

Ryusei Yamanaka startete das Rennen auf dem 16. Platz und kam gut. Der Japaner musste aber einem Sturz ausweichen, wodurch er bis auf Rang 19 zurückfiel. Während des restlichen Rennens konnte er seine Pace konstant halten und beendete das Rennen als 17. Filip Salac musste zuerst einem Highsider ausweichen, danach fuhr er sich vom 24. auf den 13. Platz vor. Sechs Runden vor Schluss knallte er jedoch in das Heck von Artigas. Er fing den Sturz zwar ab, das Bike war aber zu stark beschädigt, um das Rennen zu Ende fahren zu können. „Ich hatte schon enormes Glück, dass ich den Sturz zu Beginn, mitten im engen Fahrerfeld, vermeiden konnte“, so Salac. „Dann kam der nächste Zwischenfall und erneut fast ein Sturz, als einer vor mir unerwartet bremste. Wieder konnte ich den Sturz abfangen, konnte den Zusammenprall jedoch nicht vermeiden. Ich musste danach an die Box fahren, die Front des Motorrads war zu stark beschädigt.“ ■


POLARITY PHOTO

Yamanaka: Mehr als P17 nicht drin

Moto3

Maximilian Kofler: außerhalb der Top 20

Es war ein schweres Wochenende für Maximilian Kofler. Er konnte die Pace der vorderen Gruppen nicht mitgehen und landete auf Platz 22.

Drei Italiener ganz vorn, der einzige Österreicher weit abgeschlagen auf Platz 22 – so lautete die nüchterne Bilanz von Maximilian Kofler beim Grand Prix von San Marino. Der 21-Jährige aus Attnang-Puchheim konnte sich während des Rennens nicht nach vorne orientieren. „Es war ein unglaublich schnelles Rennen“, berichtete der Oberösterreicher. „Ich bin gut gestartet, hatte aber leider nicht die Pace über die gesamte Renndistanz.“ Von Startplatz 22 aus kämpfte er sich nach vorne und lag zu Beginn auf dem 17. Rang. „Ich war zwar im Rennen sechs Zehntel schneller als meine beste Trainingszeit, aber das kannst du nicht jede Runde abrufen. Leider haben wir wieder einmal sehr mit dem Setup gekämpft und die Zeit, die du am Freitag verlierst, machst du nur schwer wieder gut“, so Kofler. „Wir haben jetzt ein bisschen was gefunden, was mich für Austin in zwei Wochen positiv stimmt. Allerdings kenne ich die Strecke dort gar nicht.“ ■


POLARITY PHOTO

Kofler: „Rennen war sehr schnell“

Missgeschick

die Pole-Position herausfuhr. Als er im Rennen den Verfolgern Runde um Runde zwischen zwei und drei Zehntel pro Runde davonfuhr, glaubte man schon an die Wiederholung des Resultats drei Wochen zuvor in Silverstone, wo der Routinier einen überlegenen Sieg herausfuhr, während die anderen um die Plätze kämpften.

Doch in der 14. Runde, als schon niemand mehr richtig auf ihn achtete, flog der Husqvarna-Pilot plötzlich ab. „Man darf nicht vergessen, dass er voll am Limit war“, verteidigte ihn Teamchef Peter Öttl. „Er hat wohl etwas Seitenwind bekommen, und das hat ihn ausgehebelt. Schade, denn Acosta und García haben hier wieder geschwächelt, mit einem Sieg wäre Romano sogar im Titelkampf mit dabei gewesen.“ „Wir waren an diesem Wochenende wieder sehr stark“, versuchte Fenati dem Ganzen etwas Gutes abzugewinnen. „Es tut mir sehr leid für mein Team, unsere Partner und die Fans. Nun müssen wir in den USA unseren Speed bis ins Ziel bringen.“

Dennis Foggia ließ sich auch nicht zweimal bitten. Mit der Motivation des Sieges eine Woche zuvor in Aragón und bester Streckenkenntnis zeigte er, dass er in Misano der stärkste verbliebene Fahrer war und gewann vor Niccolò Antonelli und Andrea Migno, ebenfalls zwei Fahrer, die einst mit der VR46-Academy hier ihre Runden drehten und bestens mit der Strecke vertraut sind. Hinter dieser geballten Ladung Heimvorteil wurde Sergio García Vierter, und da Pedro Acosta nur Siebter wurde, ist er ihm wieder nähergekommen.

Doch nicht nur er. Nach zwei Siegen hat Foggia in der Tabelle zu Garcia aufgeschlossen und liegt nun 42 Punkte hinter dem Tabellenführer. Wenn das auf vier Rennen aufgeteilt noch viel Holz ist, hat Foggia nun Blut geleckt. „Wir hatten in der ersten Saisonhälfte unsere Probleme. Die sind jetzt gelöst. Der Titel ist möglich, er ist mein Ziel.“ ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 19. September 2021 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	39.17,002 min	1.41,753 min	25
2.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+0,565 s	1.41,809 min	20
3.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+0,817 s	1.41,805 min	16
4.	Sergio García (E)	GasGas	23	+2,140 s	1.41,735 min	13
5.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+3,098 s	1.41,871 min	11
6.	Darryn Binder (ZA)	Honda	23	+7,633 s	1.41,879 min	10
7.	Pedro Acosta (E)	KTM	23	+9,991 s	1.42,083 min	9
8.	Carlos Tatay (E)	KTM	23	+10,184 s	1.42,201 min	8
9.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+10,341 s	1.42,050 min	7
10.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+10,344 s	1.42,074 min	6
11.	Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+10,360 s	1.42,142 min	5
12.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+14,626 s	1.42,044 min	4
13.	John McPhee (GB)	Honda	23	+14,898 s	1.42,292min	3
14.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+15,019 s	1.42,374 min	2
15.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+15,072 s	1.42,017 min	1
16.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+18,859 s	1.42,345 min	-
17.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+18,874 s	1.42,430 min	-
18.	Matteo Bertelle (I)	KTM	23	+18,921 s	1.42,312 min	-
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+19,303 s	1.42,610 min	-
20.	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	23	+21,363 s	1.42,392 min	-
21.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+26,962 s	1.42,498 min	-
22.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+30,466 s	1.42,689 min	-
23.	Alberto Surra (I)	Honda	23	+46,656 s	1.42,778 min	-
24.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	23	+53,470 s	1.43,751 min	-
	Nicht gewertet:					
	Filip Salac (CZ)	KTM	17	+6 Runden	1.42,156 min	-

Moto3-Junior-WM

Sieg für Kelso, Nuller für Leader Holgado

In Misano gewann der Australier Joel Kelso sein zweites Saisonrennen, während der Gesamtführende Daniel Holgado mit Technik-Defekt ausfiel.

Muñoz war von der Pole-Position gestartet, driftete aber nach rechts ab und kollidierte unter anderem mit Kelso. Der ließ sich nichts anmerken und war so schnell, dass ihm nur Ortolá, Muñoz und Holgado folgen konnten. Als an Holgados GasGas das Heck ausbrach, war für den vierfachen Saisonsieger Schluss. Es war der erste Ausfall des 17-Jährigen in diesem Jahr.

Bis sich die verbleibenden drei Fahrer für das Siegerpodest sortiert hatten, gab es fast unmögliche Positionswechsel. Als Ortolá führte, war er nur noch eine halbe Runde von seinem Debütsieg entfernt, um sich dann doch noch von Kelso entzaubern lassen zu müssen. Beim Finale am 21. November in Valencia hat Kelso beim Titelgewinn aber nichts zu melden. Diesen machen Holgado, Muñoz und Ortolá in den verbleibenden zwei Rennen auf dem Circuit Ricardo Tormo unter sich aus.

Die deutschsprachigen MTA-Teamkollegen von Ortolá kamen in Misano nicht so gut weg. Noah Dettwiler (CH) schied nach fünf Runden aus, Jakob Rosenthaler (A) fehlte nach der ersten Runde. ■

WM-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Daniel Holgado (E), GasGas	176
2.	David Muñoz (E), KTM	150
3.	Ivan Ortolá (E), KTM	133
4.	Joel Kelso (AUS), KTM	89
5.	Scott J. Ogden (GB), GasGas	72

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	210
2.	Foggia	168
3.	Garcia	168
4.	Fenati	134
5.	Masia	122
6.	Antonelli	118
7.	Binder	114
8.	Sasaki	93
24.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	295
2.	Honda	270
3.	GasGas	206
4.	Husqvarna	140

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	332
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	244
3.	Leopard Racing	198
4.	Petronas Sprinta Racing	173
5.	Red Bull KTM Tech3	166
6.	Sterilgarda Max Racing Team	154
7.	Avintia Esponsorama Moto3	153
10.	CarXpert PrüstelGP	80

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fenati	1.41,756 min
2.	Foggia	1.42,013 min
3.	Antonelli	1.42,020 min
4.	Migno	1.42,099 min
5.	Masiá	1.42,111 min
6.	Artigas	1.42,271 min
7.	Rossi	1.42,276 min
8.	Bartolini	1.42,552 min
9.	Acosta	1.42,558 min
10.	Tatay	1.42,566 min
11.	Nepa	1.42,619 min
12.	García	1.42,687 min
13.	Sasaki	1.42,729 min
14.	Binder	1.42,752 min
15.	Bertelle	1.42,796 min
16.	Yamanaka	1.43,021 min
17.	Guevara	1.43,033 min
18.	Toba	1.43,107 min
19.	McPhee	1.43,351 min
20.	Izdihar	1.43,433 min
21.	Fernández	1.43,459 min
22.	Kofler	1.43,474 min
23.	Fellon	1.43,493 min
24.	Kunii	1.43,784 min
25.	Alcoba	1.44,037 min
26.	Salac	1.44,488 min
27.	Öncü	1.42,789 min
28.	Suzuki	1.42,932 min
29.	Rodrigo	1.43,147 min
30.	Surra	1.43,716 min

Jonathan Rea (#1) und Toprak Razgatlioglu kämpften im Superpole-Race um jeden Zentimeter

Titelkampf total

KAWASAKI

An einem Wochenende voller Dramen wechselte die WM-Spitze zweimal. Während die Ducatis wieder in Fahrt kommen, liegt Toprak Razgatlioglu nach 27 Rennen mit einem einzigen Punkt vor Jonathan Rea an der Tabellenspitze.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand Michael Ruben Rinaldi und grinste übers ganze Gesicht. Der 25-jährige Ducati-Werkspilot hatte das letzte Rennen gewonnen und der starken Vorstellung von Ducati in Barcelona die Krone aufgesetzt. „Scott und ich hatten auf den härteren Reifen gesetzt“, verriet Rinaldi. „Um uns herum waren alle auf dem weichen. Wir hatten auch einen Drop, aber die der anderen waren größer. So konnte ich Toprak Razgatlioglu zum Schluss davonfahren.“ Scott Redding hatte eine gewaltige Aufholjagd gefahren, doch am Ende scheiterte es an einem dummen Fehler, dass nicht beide Werks-Ducati auf dem Podest standen. „Ich hatte gedacht, dass wir noch eine Runde mehr haben, deshalb wollte ich in der Zielkurve nicht zu viel riskieren“, gab Redding zu. „Ich habe mir gedacht, auf der Geraden schlucke ich ihn sowieso.“ Razgatlioglu war auch froh, dass das Rennen nicht eine Runde länger gedauert hat: „Meine Reifen waren völlig am Ende. Noch eine Runde, und ich wäre vielleicht noch Fünfter geworden.“ Doch weil Jonathan Rea ebenfalls mit den weicheren Reifen strauchelte und nur Sechster wurde, übernahm Razgatlioglu mit einem winzigen Punkt Vorsprung wieder die WM-Führung.

Dabei hatte einen Tag zuvor alles noch ganz anders ausgesehen. Fünf Minuten vor dem Rennstart öffneten sich die Schleusen des Himmels für einen kurzen Schauer und sorgten für durchweg nassen Asphalt. Jonathan Rea konnte zu Beginn zwar vorne etwas wegziehen, doch dann wurde er von Razgatlioglu eingeholt, und der 24-jährige Türke setzte sich mit der Yamaha in den Jubiläumsfarben Weiß und Rot an der Spitze ab. Dann aber blieb das Motorrad mit einem Elektronik-Defekt stehen. Zunächst führte nun Axel Bassani mit der Motocorsa-Ducati. Doch Werkspilot Scott Redding holte mit Riesenschritten auf und gewann schließlich. Mit Bassani und Rinaldi hatte Ducati das gesamte Podest besetzt. Rea, bei dem hastig ein Mittelding zwischen Trocken- und Nass-Setup zusammengewürfelt worden war, konnte mit einem vierten Platz wieder die WM-Führung übernehmen.

Die konnte er im Superpole-Race, wo sich Rea und Razgatlioglu auf so nahem Raum bekämpften wie nie zuvor, noch weiter ausbauen. Doch all das verlor Rea wieder im zweiten Rennen, als er auf den weichen Reifen setzte und dieser völlig nachließ. „Es war sehr warm, das Motorrad hat von hinten geschoben wie noch nie in Barcelona“, gab er zu.

Nun folgen mit Jerez und Portimão zwei Strecken, die ihm liegen. Oder gewinnt sein Herausforderer die Oberhand? ■



DUCATI

Ein Podest voller Ducatisti: Bassani, Redding und Rinaldi (v.l.)



DUCATI

Michael Ruben Rinaldi (#21) kämpfte im zweiten Rennen die WM-Favoriten nieder

Supersport-WM

Ein Sieg für Krummi

Randy Krummenacher gewann das erste der beiden Supersport-Rennen. Steven Odendaal konnte in Abwesenheit von Dominique Aegerter dessen Vorsprung kaum verkürzen.

Von: **Imre Paulovits**

WM-Leader Dominique Aegerter war mit einem gesunden 62-Punkte-Vorsprung in die wegen des MotoE-Finales in Misano verordnete Zwangspause gegangen, und sein WM-Kontrahent Steven Odendaal hätte dies gern genutzt, um wieder Boden auf den Schweizer gutzumachen. Doch der Südafrikaner kam nicht über die Plätze 8 und 7 hinaus. Dafür trumpfte Ex-Weltmeister Randy Krummenacher auf und vertrat seinen Landsmann würdig mit seinem ersten Saisonsieg im ersten Rennen. Das Rennen fing im Trockenen an. Als ein Regenschauer einsetzte, konnten alle an die Box fahren. Doch Odendaal kam zu früh raus und bekam 25 Sekunden Zeitstrafe. Krummenacher setzte sich am besten durch und gewann erstmals seit fast zwei Jahren.

Im zweiten Rennen kämpfte der 31-jährige Schweizer gleich wieder um den Sieg mit, doch der ging diesmal an Manuel Gonzales. Mit Raffaele de Rosa auf der Kawasaki und Niki Tuuli auf der MV Agusta standen erstmals in diesem Jahr drei verschiedene Hersteller auf dem Podest. Krummenacher wurde Vierter vor dem fantastisch fahrenden Marcel Brenner, der sein bislang bestes Supersport-WM-Ergebnis einfuhr. Bei Philipp Öttl bauten die Reifen ab und der Kawasaki-Pilot fiel bis auf den achten Platz zurück. ■



YAMAHA

Randy Krummenacher: Erster WM-Sieg nach fast zwei Jahren

Superbike-WM

Dramen bei BMW

Einmal räumten sich Michael van der Mark und Tom Sykes ab, dann musste das zweite Rennen abgebrochen werden, weil Sykes mit Lukas Mahias von der Strecke flog.

Von: **Imre Paulovits**

Es hatte alles so gut angefangen. Tom Sykes brachte eine perfekte Runde zusammen und stellte die BMW M 1000 RR auf die Pole-Position. Doch im nassen Rennen fiel er schnell bis auf den 15. Platz zurück. Dafür machte Michael van der Mark gleich Plätze gut und lag nach dem Ausfall von Toprak Razgatlioglu kurzzeitig auf Rang 3. Er beendete das Rennen schließlich als Fünfter, Sykes konnte sich bis Platz 8 vorkämpfen. Im Superpole-Race stürzte Van der Mark, und Sykes konnte ihm nur durch das Kiesbett ausweichen, beim Restart konnten beide nicht dabei sein. Im zweiten Rennen stürzte Sykes in Turn 1, Lukas Mahias konnte nicht ausweichen. Weil Sykes bewegungslos liegen blieb, wurde das Rennen abgebrochen. Beim wieder gestarteten Rennen wurde Van der Mark Achter. „Das Wochenende ist so gut gestartet und ist dann schwierig geworden“, haderte BMW-Motorrad-Rennchef Marc Bongers. „Wir können nur hoffen, dass Tom nicht ernsthaft verletzt und bald wieder fit ist.“ ■



BMW

Tom Sykes: Schnellster in der Superpole, im zweiten Rennen verletzt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Chaz Davies zog sich im Superpole-Race zwei gebrochene Rippen zu, bei Tom Sykes wurde nach seinem Sturz eine Gehirnerschütterung diagnostiziert.

SUPERBIKE-WM
Bei den Vorsaison-Tests hatte Jonas Folger mit der viertschnellsten Zeit in Barcelona brilliert. Doch am Rennwochenende fand der deutsche BMW-Pilot hinten nicht genügend Grip. In der Superpole war er 18., doch im Regen des ersten Rennens fand er zunächst kein Gefühl für das Motorrad und wurde schließlich 19.
Im Superpole-Race konnte er immerhin einen 13. Platz herausfahren. Im zweiten Rennen musste Folger nach dem Start einem Sturz ausweichen, was ihn bis auf den letzten Platz zurückfallen ließ. Nach dem Restart konnte er immerhin auf Platz 16 vorfahren.

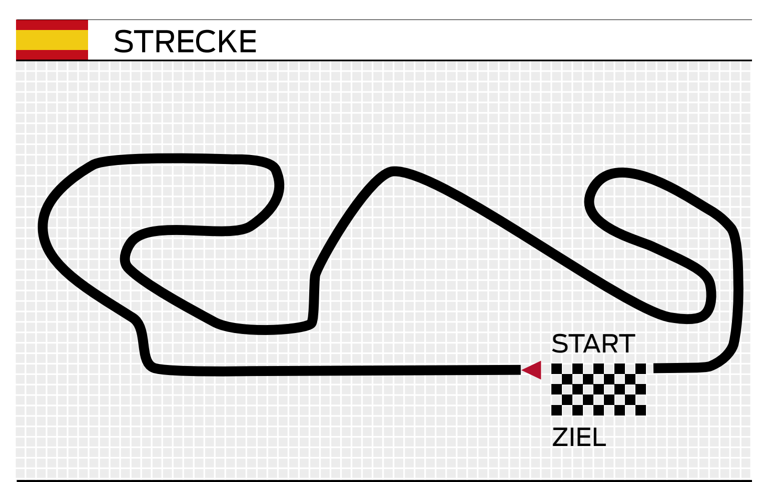
SUPERSPORT-WM
In den nächsten Tagen sollen die neuen Regeln veröffentlicht werden, an denen Technikchef Scott Smart seit letztem Jahr arbeitet.
Da die 600er auf dem Markt aussterben, sollen nach einer Balance-of-Performance-Regel auch Motorräder mit mehr Hubraum zugelassen werden. Dabei sollen sie elektronisch auf dem Niveau der aktuellen Yamaha R6 eingependelt werden.

SUPERSPORT-300-WM
Titelverteidiger Jeffrey Buis gewann das erste Rennen. Tom Booth-Amos stürzte in selbigem und wurde nicht als fit für das zweite befunden, so verlor er weiter Boden auf Tabellenführer Adrian Huertas. Im zweiten Rennen gab es den knappsten Zieleinlauf dieser Klasse: Die ersten drei überquerten die Ziellinie in weniger als einer Zehntelsekunde. Dabei gewann Bahattin Sofuoglu, Neffe des fünffachen Supersport-Weltmeisters Kenan Sofuoglu, seinen ersten WM-Lauf.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Sykes	1.40,408
2.	Razgatlioglu	1.40,694
3.	Rea	1.40,921
4.	Redding	1.40,978
5.	Lowes	1.41,086
6.	Locatelli	1.41,129
7.	Haslam	1.41,253
8.	Rinaldi	1.41,275
9.	Van der Mark	1.41,320
10.	Gerloff	1.41,405
11.	Bassani	1.41,632
12.	Nozane	1.41,744
13.	Davies	1.41,791
14.	Cavalieri	1.41,801
15.	Mahias	1.41,808
16.	Bautista	1.42,055
17.	Mercado	1.42,215
18.	Folger	1.42,257
19.	Viñales	1.42,446
20.	Ponsson	1.42,460

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	399 Punkte
2.	Rea	398
3.	Redding	339
4.	Rinaldi	218
5.	Locatelli	201
6.	Lowes	192
7.	Van der Mark	172
8.	Sykes	167
19.	Folger	14
22.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	424 Punkte
2.	Ducati	423
3.	Kawasaki	412
4.	BMW	218
5.	Honda	172

ERGEBNIS 1. RENNEN

Barcelona (E) – 18. September 2021 25. WM-Lauf; 93,140 km über 20 Rdn. à 4,657 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste nass, Luft 23 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	39.08,002 min	1.56,166	25
2.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+1,577 s	1.56,578	20
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,326 s	1.56,183	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+4,554 s	1.56,847	13
5.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	20	+6,518 s	1.56,236	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+8,514 s	1.56,851	10
7.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+12,695 s	1.56,577	9
8.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+15,346 s	1.57,163	8
9.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+16,938 s	1.56,933	7
10.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+33,386 s	1.57,537	6
11.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	20	+33,394 s	1.58,231	5
12.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+34,169 s	1.57,874	4
13.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	20	+34,565 s	1.57,819	3
14.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+44,546 s	1.58,305	2
19.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	20	+1.27,363 min	2.00,113	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Barcelona (E) – 19. September 2021 27. WM-Lauf; 93,140 km über 20 Rdn. à 4,657 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	19	33.48.622	1.42,566	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	19	+3.030 s	1.42,566	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	19	+3.207 s	1.42,941	16
4.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+3.415 s	1.42,975	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	19	+4.306 s	1.42,784	11
6.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	+7.733 s	1.42,793	10
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	19	+11.098 s	1.43,058	9
8.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+14.227 s	1.43,182	8
9.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	19	+15.679s	1.43,264	7
10.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	19	+17.429 s	1.43,365	6
11.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+21.211 s	1.43,331	5
12.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+26.533 s	1.43,797	4
13.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	19	+27.637 s	1.43,941	3
14.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+33.201 s	1.43,941	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	19	+36.090 s	1.44,059	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Barcelona (E) – 19. September 2021 26. WM-Lauf; 23,285 km über 5 Rdn. à 4,657 km; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	8.32,847 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,211 s
3.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+2,771 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,948 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,428 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+5,431 s
7.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+5,729 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+5,814 s
9.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	+9,514 s
10.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	+9,818 s
11.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	+10,767 s
12.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+12,713 s
13.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+13,005 s
14.	Loris Cresson (B)	Kawasaki ZX-10RR	+14,513 s
15.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+19,893 s

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 18. September 2021 15. WM-Lauf; 83,826 km über 18 Rdn. à 4,657 km; 35 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	37.10,278 min
2.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	+16,226 s
3.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+16,273 s
4.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+22,280 s
5.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+32,844 s
6.	Loic Arbel (F)	Yamaha YZF R6	+33,689 s
20.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+1 Rde.
26.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+1 Rde.
27.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1 Rde.
31.	Baris Sahin (CH)	Yamaha YZF R6	+3 Rdn.

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	302 Punkte
2.	Odendaal	257
4.	Öttl	197
7.	Krummenacher	140
20.	Brenner	21
24.	Frossard	10
30.	Hobelsberger	6

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 19. September 2021 16. WM-Lauf; 83,826 km über 18 Rdn. à 4,657 km; 35 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	31.54,284 min
2.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+0,021 s
3.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+0,095 s
4.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+0,568 s
5.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+6,159 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+7,137 s
7.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+8,016 s
8.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+9,150 s
10.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+11,373 s
26.	Baris Sahin (CH)	Yamaha YZF R6	+1.34,665 min

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	400 Punkte
2.	Kawasaki	237
3.	MV Agusta	85

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 18. September 2021 11. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 44 Fahrer gestartet, 35 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	23.28,779 min
2.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+0,116 s
3.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,462 s
4.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,466 s
5.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,557 s
6.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,718 s
7.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,842 s
8.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1,080 s
9.	Yeray Ruiz (E)	Yamaha YZF-R3	+1,130 s
17.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+2,696 s

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 19. September 2021 12. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 43 Fahrer gestartet, 35 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	23.21,866 min
2.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,003 s
3.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,099 s
4.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,488 s
5.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1,070 s
6.	Dean Berta Viñales (E)	Yamaha YZF-R3	+1,100 s
7.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,109 s
8.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+1,122 s
9.	Alejandro Carrion (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,352 s
21.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+10,510 s

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	201 Punkte
2.	Booth-Amos	158
3.	Buis	136
4.	Di Sora	113
5.	Okaya	87
6.	Sofuoglu	77
39.	Stange	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	286 Punkte
2.	Yamaha	171
3.	KTM	74

NACHRICHTEN

IDM

Traditionell kürt die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft beim Finale in Hockenheim ihre Meister. Es dürfen Zuschauer dabei sein, wenn die höchste Straßenrennsportserie des Landes in die letzten Kurven der Saison einbiegt. In Hockenheim ist der Zutritt für die Fans auch ins Fahrerlager erlaubt. Derzeit ist aber vorausgesetzt, dass von den Besuchern die 3G-Regel eingehalten wird (geimpft, genesen oder getestet). Am Samstag kostet der Eintritt 19,00 Euro, am Sonntag 25,00 Euro, fürs Wochenende 35 Euro. (www.eventimsports.de/ols/hockenheimring/de/tickets/channel/shop/index)

MotoE

Aegerter verliert am grünen Tisch

Es war kein schönes Ende einer spannenden MotoE-Saison: Dominique Aegerter kollidierte mit Jordi Torres, dieser stürzte, und der Schweizer verlor den Titel durch eine 30-Sekunden-Strafe.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter war an diesem Wochenende klar der schnellste MotoE-Pilot. Wenn es in der E-Pole auch nur für den vierten Startplatz reichte, setzte er sich im ersten Rennen schnell durch und übernahm die Spitze. Jordi Torres und Eric Granado bemühten sich nach Kräften, an dem Schweizer vorbeizukommen, aber er bremste immer so spät und konnte dennoch flott einbiegen, sodass keiner vorbeikam. Doch Granado versuchte es in der letzten Kurve mit der Brechstange. Der Brasilianer drückte sich innen durch, legte sich dabei aber gleich hin. Aegerter musste das Gas zumachen und noch weiter nach innen steuern, um nicht gegen das schliddernde Motorrad zu fahren. Jordi Torres nutzte die Chance und beschleunigte den Intact-Piloten zur Ziellinie aus.

So hatte der spanische Titelverteidiger acht Punkte Vorsprung auf Aegerter vor dem zweiten Rennen des Wochenendes, das die Entscheidung bringen sollte. Torres konnte es sich leisten, bei einem Sieg von Aegerter Zweiter zu werden und so seinen Titel von 2020 erfolgreich zu verteidigen. Der Pons-Pilot gab aber trotzdem ein irres Tempo vor. Bis Aegerter an allen anderen vorbei war, hatte Torres bereits über eine Sekunde Vorsprung. Die machte der Schweizer jedoch wett und begann, seinen Titelkonkurrenten in der vorletzten Runde anzugreifen. In der letzten Runde ergriff Aegerter dann jede Chance. Doch so oft er auch einen Ausbremsversuch ansetzte und vorbei war, er wurde jedes Mal herausgetragen, und Torres konnte beim Beschleunigen wieder vorbei.

In Turn 14, der letzten der drei sich zuziehenden Rechtskurven, versuchte es Aegerter erneut. Während er vorbei war und wieder Richtung Außenrand getragen wurde, zog Torres nach innen, blieb aber am Heck von Aegerters Maschine hängen und stürzte. So gewann Aegerter, indessen hob Torres das Motorrad auf und brachte es noch übers Ziel. Der Schweizer wurde als Weltcup-Sieger bekannt gegeben. Doch einige Minuten später folgte die Richtigstellung: Die Rennleitung hatte ihm wegen verantwortungslosen Fahrens 30 Strafsekunden aufgebrummt, er war nur noch 13. Und Torres wurde Cupsieger! „Es tut mir wirklich leid für Jordi, ich wollte bestimmt nicht, dass er stürzt. Ich bin kein aggressiver Fahrer, dem die anderen auf der Strecke egal sind“, meinte Aegerter dazu. „Aber mit diesem Urteil kann ich mich wirklich nicht einverstanden erklären. Ich war schon vorne. Wenn er nicht nach innen gezogen hätte, hätte er wieder vorbeifahren können wie all die Kurven zuvor.“

Auch Teamchef Jürgen Lingg kochte vor Wut. „Wir konnten noch nicht einmal Einspruch gegen das Urteil einlegen, weil es angeblich schon während des Rennens kam. Ich kann mir das Video noch so oft ansehen – der Argumentation der Rennleitung kann ich nicht folgen.“ Dass so Matteo Ferrari das Rennen gewann, war zur völligen Nebensächlichkeit geworden. ■



GLÄNZEL

Dominique Aegerter (#77) und Jordi Torres (#40) in Turn 14: Gleich kracht es

CUP-ENDSTAND

1.	Jordi Torres (E)	100 Punkte
2.	Dominique Aegerter (CH)	93
3.	Matteo Ferrari (I)	86
4.	Eric Granado (BR)	84
5.	Alessandro Zaccone (I)	89
6.	Mattia Casadei (I)	79
7.	Miquel Pons (E)	73
8.	Lukas Tulovic (D)	62
9.	Fermín Aldeguer (E)	51
10.	Yonny Hernandez (COL)	47

Es kann nur einen ge



Sämtliche Mitfavoriten auf den Sieg beim 84. Bol d'Or patzten oder schieden aus, SERT Yoshimura Suzuki nicht. Sie gewannen souverän und der WM-Titel ist der Mannschaft fast nicht mehr zu nehmen.

Von: **Toni Börner**

Gregg Black, Xavier Siméon und Sylvain Guintoli haben für das Suzuki Endurance Racing Team (SERT) die 84. Ausgabe des Bol d´Or, den 24-Stunden-Klassiker auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet gewonnen. Das französisch-belgische Trio siegte mit nur einem kleinen Fehler über die Renndauer eines ganzen Tages am Ende mit 19 Runden Vorsprung auf die Yamaha von Moto-AIN mit Randy de Puniet, Robin Mulhauser und Roberto Rolfo. Florian Alt kam mit seiner #333 Yamaha-Mannschaft zusammen mit Nicolás Terol und Florian Marino als Dritter der EWC-Wertung mit auf das Podest – allerdings auf dem sechsten Gesamtrang. Die Ränge 3 bis 5 der Gesamtwertung gingen allesamt an Superstock-Teams – weil die Langstrecken-Elite ausgefallen war.

Bis Mitternacht war es, was die Dramatik angeht, ein relativ ruhiges Rennen, wenn es auf der Strecke auch richtig zur Sache ging. Die knapp 100 000 Zuschauer erlebten, wie sich SERT, SRC Kawasaki, F.C.C. Honda und YART in der Führungsarbeit abwechselten. Der erste Stint wurde zum Schluss der ersten Stunde zu einem Sprintrennen mit Überholmanövern in nahezu jeder Kurve. Danach kristallisierten sich aber SERT und YART als die Favoriten heraus. Als es nach Mitternacht zu regnen begann, übernahm die Mannschaft von Mandy Kainz (Marvin Fritz, Karel Hanika, Niccolò Canepa) mit der für das 60-jährige WM-Jubiläum von Yamaha im klassischen Weiß-Rot lackierten Yamaha R1 das Zepter. In diese Phase hatte SERT auch den einzigen Fehler ihres Rennens, als Siméon nach dem Wechsel auf Regenreifen stürzte und zusätzlich an die Box musste. Mehr als drei Minuten verlor die Mannschaft von Damien Saulnier dabei aber nicht.

> „Es ist schon schwer genug, überhaupt ein 24-Stunden-Rennen zu gewinnen. Jetzt haben wir gleich zwei in einer Saison gewonnen. Das ist der komplette Wahnsinn."
>
> Xavier Siméon

Um 2 Uhr 45 kam dann der große Schlag: Marvin Fritz hatte gerade seinen Turn, als die R1 auf der Mistral-Geraden den Geist aufgab. Zu dieser Zeit waren aber SRC-Kawasaki, F.C.C Honda, Wojcik-Yamaha und weitere schon mit Motorschaden ausgefallen. Der große Vollgasanteil der Strecke mit der 1,8 Kilometer langen Mistral-Geraden hatte bei vielen Teams Tribut gezollt. Fortan war Suzuki der Sieg nicht mehr zu nehmen.

Die in diesem Jahr neu aufgestellte Yoshimura-Suzuki-Mannschaft hat damit beide 24-Stunden-Rennen der aktuellen Saison gewonnen. „Das ist unglaublich, wie im Traum", freute sich Sylvain Guintoli im Ziel. Schlussfahrer Xavier Siméon konnte es ebenfalls nicht fassen. „Es ist schon schwer genug, eines zu gewinnen, aber dann gleich zwei in einer Saison – Wahnsinn!", so der Belgier. Die japanisch-französische Zusammenarbeit hat sich damit mehr bewährt, als man es sich je zu hoffen gewagt hatte.

Superstock-Bike auf Podest

Dem Team BMRT 3D MAXXESS NEVERS ist das Kunststück gelungen, mit einer Superstock-Kawasaki-ZX10-RR auf das Gesamt-



Allein durch die Nacht: Bis drei Uhr waren alle Konkurrenten der Suzuki ausgefallen

BÖRNER



BÖRNER



YART: In Führung liegend mit Motorschaden ausgefallen



EWC

SERT: Guintoli, Siméon und Black auf dem Podest



BÖRNER

Start zum 84. Bol d'Or: Da war für die 41 Teams noch alles eitel Sonnenschein, nur Kremer musste aus der Box starten

podium dieses 24-Stunden-Rennens zu fahren und bis auf zwei alle EWC-Teams hinter sich zu lassen. Anthony Loiseau, Jonathan Hardt und Julien Pilot gewannen ihre Klasse in einem spektakulären Schlagabtausch vor RAC41 (Honda) und No Limits (Suzuki). Doch auch diese drei Mannschaften kamen nicht ohne Probleme durch und mussten mehrere Reparatur-Stopps einlegen. Es war ein Rennen auf der Strecke und in den Boxen.

Überraschung aus Italien

In Le Mans hatte ERC Endurance Ducati die erste 24-Stunden-Zielankunft der Panigale V4R gefeiert, was in der öffentlichen Wahrnehmung schon einer kleinen Sensation gleichkam. Doch in Le Castellet wurde es für Mathieu Gines, Lorenzo Zanetti und Etienne Masson noch heftiger: Schon vor den ganzen Ausfällen der vermeintlichen Top-Teams mischte die Panigale an vorderster Front mit, kämpfte immer um Rang 3 bis 4. Doch gegen halb zwei nachts stürzte Gines Ende der Mistral-Geraden. „Das Motorrad war dann einfach unreparierbar, so ziemlich alles war gebrochen und verbogen", musste Cheftechniker Ingo Nowaczyk berichten.

Positive-Überraschung am Ende des Rennens bei Manfred Kremer und seinem Team Motobox Kremer Racing: Trotz Start aus der Boxengasse und auf dem Ersatzmotorrad holte die Mannschaft mit EWC-Platz 4 die beste Platzierung in der Teamgeschichte! „Wir hätten niemals gedacht, dass unser Ersatzmotorrad, dessen Motor bereits die 12 Stunden von Estoril hinter sich hatte, durchhält", gestand Teamchef Kremer. „Aber sie hat es geschafft, und das dazu noch in den Top 10!"

Wahren „Spirit of Endurance" zeigte das Team LRP Poland, das mit Stefan Kerschbaumer, Julian Puffe und Kamil Krzemien am Start war. Nach mehreren technischen Problemen und Reparaturen blieb Puffe rund anderthalb Stunden vor Schluss mit Motorschaden liegen. Doch die Entscheidung war klar: Kerschbaumer zog sich das Leder an und schob die BMW aus der Box heraus und über die genehmigten Short-Cuts zum Ende der Strecke. Dort wartete der Österreicher bis zur Zielflagge und brachte das Bike schließlich über die Linie – und damit in die Wertung. Lohn der Mühen: Auf Gesamtrang 18 gab es für die Truppe die Punkte für Platz 8 der EWC-Wertung. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Bol d'Or 24 Stunden von Le Castellet 3. WM-Lauf; 3993,792 km, 704 Rdn. à 5,673 km; 41 Teams gestartet, 20 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	YOSHIMURA SERT MOTUL (Black/Siméon/Guintoli)	Suzuki	24:01.11,531
2.	MOTO AIN (de Puniet/Mulhauser/Rolfo)	Yamaha	+19 Rdn.
3.	BMRT 3D MAXXES NEVERS (Loiseau/Hardt/Pilot)	Kawasaki	+23 Rdn.
4.	RAC41-CHROMEBURNER (Leesch/Fastre/Tessels)	Honda	+25 Rdn.
5.	No Limits Motor Team (Scassa/Masbou/Calia)	Suzuki	+28 Rdn.
6.	VRD IGOL EXPÉRIENCES (Alt/Marino/Terol)	Yamaha	+30 Rdn.
7.	OG MOTORSPORT BY SARAZIN (Plancassagne/Hill/Atsumi)	Yamaha	+32 Rdn.
8.	FALCON RACING (Chevalier/Eisen/Millet)	Yamaha	+33 Rdn.
9.	Motobox Kremer Racing #65 (Dehaye/Ströhlein/Walchhütter)	Yamaha	+40 Rdn.
10.	MACO Racing Team (West/Moser/Jezek)	Yamaha	+48 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	Yoshimura SERT Motul	141
2.	VRD Igol Experiences 333	105
3.	F.C.C. TSR Honda	89
4.	SRC Kawasaki	87
5.	BMW Motorrad EWC	84

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	141
2.	Kawasaki	93
3.	Suzuki	89
4.	BMW	78
5.	Honda	54



ARCHER

Doppelsieg für Jeffrey Herlings und WM-Führung mit einem Punkt Vorsprung

Jetzt kommt der „Bullet“

KTM-Star Jeffrey Herlings schaffte beim zehnten WM-Lauf im heißen Riola Sardo auf Sardinien mit einem Doppelsieg die Wende und eroberte das Red Plate des WM-Führenden. Tim Gajser (Honda) und Tony Cairoli (KTM) ließen verletzungsbedingt Federn. Der Kampf um den Titel spitzt sich vor Teutschenthal enorm zu.

Von: **Frank Quatember**

Was für Dramen brachte der WM-Lauf in Riola Sardo und zwar, bevor überhaupt das erste Startgatter zu den Läufen der MXGP-Klasse fiel. Unter der Woche verletzte sich zunächst Titelverteidiger Gajser, der sich beim Training in Kroatien ein Schlüsselbein brach. Gajser unbeugsam: „Ich fahre trotzdem!“ Im Zeittraining am Rennsonntag der nächste Schock: Ausgerechnet Tony Cairoli stürzte auf der italienischen Mittelmeerinsel heftig und musste von der Strecke getragen werden. Nach einem Check wurde zwar entwarnt, aber an Rennen war nicht mehr zu denken.

So schlug die Stunde des Jeffrey Herlings. Vollgepumpt mit Adrenalin zog der bullige Holländer im ersten Lauf der MXGP-Klasse seinen ersten Holeshot 2021, sensationell folgten am Hinterrad Ben Watson auf der Werks-Yamaha und Jorge Prado.

Gajser unter Schmerzen

Tim Gajser musste ausgangs der Startkurve kurz zu Boden und fuhr sichtlich unter Schmerzen dem Feld hinterher. Der Spanier Jorge Prado setzte sich dagegen ohne viel Federlesen per Schulterblock gegen Watson durch und machte sich auf die Verfolgung von Teamkollege Herlings. Um Platz 3 entwickelte sich ein schöner Kampf, angeführt vom bärenstarken Holländer Calvin Vlaanderen. Watson verlor seinen Rhythmus und wurde innerhalb einer Runde von Jeremy Seewer und Romain Febvre kassiert. An der Spitze waren längst

> „Auch wenn es dafür nichts gibt, bin ich froh über das Red Plate. Schade, dass ich es auf diese Art bekomme.“
>
> Jeffrey Herlings, WM-Leader

die Plätze vergeben: Herlings gewann mit Riesenvorsprung vor Prado. Dem KTM-Duo folgte aber Romain Febvre als Dritter, der die Kawasaki kurz vor Ultimo noch elegant am müden Vlaanderen vorbeidrückte. Fünfter wurde der starke Brian Bogers (GasGas), der in der Schlussrunde noch den Schweizer Seewer abfing.

In Lauf 2 war der Startsieg für Prado Pflicht, und so duellierte sich der Galizier mit „The Bullet“ Herlings 11 Runden (!) lang auf höchstem Niveau. Ein Leckerbissen für die Fans. Herlings setzte Prado immer wieder hart unter Druck, der sich wiederum hart an der Grenze zum „Crossjumping“ verzweifelt wehrte.

Schließlich machte Herlings in Runde 12 kurzen Prozess und fuhr den Teamkollegen humor- und gnadenlos aus der Spur. Romain Febvre folgte lange als Dritter in Sichtweite und witterte seine Chance im Sog von Prado, konnte aber den Jungstar nicht mehr gefährden.

Tim Gajser erkämpfte in Lauf 2 mit dem Herz eines Champion Platz 8 auf der letzten Rille, musste aber trotzdem das Red Plate mit einem Pünktchen Rückstand an Herlings abgeben.

Prado: Alles versucht

„Auch wenn es dafür nichts gibt, bin ich froh“, freute sich der vierfache Weltmeister aus Holland. „Schade nur, dass ich es auf diese Art von Tim bekomme.“

Strahlemann Prado wurde Zweiter der Tagestabelle: „Mein Motto heute war: Herlings in seinem geliebten Sand zu schlagen! Ich habe alles versucht, aber am Ende doch vergebens.“

MX2-Weltmeister Tom Vialle präsentierte sich auf Sardinien wie in den guten alten Zeiten. Zweimal Holeshot, zweimal Laufsieg lautete die makellose Bilanz



ARCHER

Doppelsieg für Tom Vialle – aber kein Kontakt zur Tabellenspitze

des Franzosen auf der Mattighofener Rakete. Der erste Lauf der MX2-Klasse war zunächst von Stürzen geprägt, neben Mitfavorit Jago Geerts (Yamaha) erwischte es auch Husky-Pilot Jed Beaton und Ruben Fernandez auf Honda. Während sich Vialle und WM-Spitzenreiter Maxime Renaux ein intensives Duell um den Sieg lieferten, kämpfte der Sandexperte Geerts als Schnellster um jeden Zentimeter und wurde im Ziel immerhin noch Achter. Auch Vialle musste gegen Landsmann Renaux alles aufbieten. Im Duell der Franzosen war alles dabei, vom Beinahe-Crash bis zum Umfahren eines Helfers im Zielauslauf durch den völlig ausgepumpten Vialle.

Im zweiten Lauf war Vialle eine Motorradlänge vorn an der Holeshot-Linie und wurde sofort energisch von seinem Teamkollegen Guadagnini attackiert. Der Italiener stürzte schmerzhaft, und Vialle fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Jago Geerts arbeitete sich kontinuierlich nach vorn und wurde Zweiter, gefolgt von Maxime Renaux, der als Tageszweiter klar die WM-Führung verteidigte. ■

NACHRICHTEN

JELL WEITER IN TOP DREI

Markus Jell, Zweiter bei der Flattrack-WM in Diedenbergen, kam in Debrecen (H) im Finale auf Platz 4. Der Finne Lasse Kurvinen gewann erneut vor Kevin Corradetti und Daniele Moschini (beide Italien). Die WM führt Kurvinen (50 Punkte) vor Corradetti (40) und Jell (40) an, der damit Platz 2 noch im Visier hat.

15. TITEL FÜR BOU

Toni Bou gewann den letzten Trial-GP 2021 am Samstag in Gouveia (P) vor Landsmann Adam Raga und sicherte sich damit seinen 15. WM-Titel in Folge vor Raga und Jaime Busto (E). Am Sonntag fand in Gouveia das Trial der Nationen statt, das Spanien mit Bou, Raga und Busto mit einem (!) Punkt vor Frankreich und Italien gewann.

SPEEDWAY OF NATIONS-FINALE OHNE DEUTSCHLAND

In Daugavpils gewann letzten Freitag Polen das erste Semifinale des Speedway of Nations vor Schweden und Dänemark. Halbfinale 2 ging am Samstag an Australien vor Gastgeber Lettland und Frankreich. Deutschland schied als Vierter mit drei Punkten Rückstand in der Besetzung Kai Huckenbeck (22 Punkte), Valentin Grobauer (0), Nick Blödorn (5) aus, obwohl Huckenbeck zweitbester Fahrer des Rennens war.

SUPERMOTO OF NATIONS AN FRANKREICH

Frankreich gewann mit Thomas Chareyre, Sylvain Bidart und Laurent Fath das Supermoto of Nations in Carole mit 16 Punkten vor Italien (17) und Tschechien (27). Der DMSB hatte kein Team nach Frankreich entsendet.

RINALDI-SIEG IN KIELCE

Den dritten Lauf der Enduro-EM in Kielce (PL) gewann der Italiener Enrico Rinaldi vor EM-Spitzenreiter Krystof Kouble. Bester Deutscher am ersten Tag war Arne Domeyer mit Platz 2 in der E1, am zweiten Tag Junior Florian Görner als 15. in der Overall-Wertung.

MOTOCROSS-GP SARDINIEN / MXGP

Riola Sardo (I): 19. September, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 19 Runden à 1,750 km (= 33,250 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	35.22,630 min = 56,392 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 42,419 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 53,010 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 55,993 s
5.	Brian Bogers (NL)	GasGas	19	+ 1.02,253 min
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1.05,689 min
7.	Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 1.06,273 min
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.46,011 min
16.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.54,000 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.59,211 min

Riola Sardo (I): 19. September, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	34.10,269 min = 55,309 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 5,710 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 8,406 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 46,791 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 54,984 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	18	+ 55,933 s
7.	Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 58,705 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.40,417 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.53,967 min
19.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings	371 Punkte
2.	Tim Gajser	370
3.	Romain Febvre	367
4.	Jorge Prado	359
5.	Antonio Cairoli (I)	321
6.	Jeremy Seewer	280
7.	Pauls Jonass	254
14.	Henry Jacobi	123
19.	Arnaud Tonus	74
27.	Tom Koch	29

1.	KTM	473 Punkte
2.	Honda	379
3.	Kawasaki	372

MOTOCROSS-GP SARDINIEN / MX2

Riola Sardo (I): 19. September, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.04,946 min = 55,454 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 1,117 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 19,765 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 23,298 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 23,558 s
6.	Isak Gifting (S)	GasGas	18	+ 47,898 s
7.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	18	+ 50,279 s
9.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 53,709 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.08,784 min
28.	Michael Sandner (A)	KTM	14	+ 4 Runden

Riola Sardo (I): 19. September, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.35,642 min = 54,634 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 8,264 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 28,916 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 50,502 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 53,508 s
6.	Isak Gifting (S)	GasGas	18	+ 57,493 s
7.	Roan v.d.Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 1.07,288 min
14.	René Hofer (A)	KTM	17	+ 1 Runde
21.	Michael Sandner (A)	KTM	17	+ 1 Runde
29.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	1	+ 17 Runden

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	403 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	332
3.	Jago Geerts	325
4.	Thibault Benistant	290
5.	Jed Beaton	290
6.	Tom Vialle	277
8.	René Hofer	263
12.	Simon Längenfelder	173
22.	Lion Florian (D)	29
28.	Michael Sandner	12

1.	Yamaha	446 Punkte
2.	KTM	436
3.	Husqvarna	336

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





Audi

Suche Audi R 8 Coupé, mit Schaltgetriebe und Audi RS 2 Avant. Tel. 0178/5010645



Bentley



FLYING SPUR W12, Vollausstattung. Bestzustand, Privatverkauf aber Test, Service, Garantie, alles neu bei Bentley, EZ 2017, 21800 km, 114.500,- €. Tel. 0172/8667555



BMW



M3 E46, 1. Hand, Schaltgetriebe, 67550 km, 343 PS, silber, VB 52.000,- €. 36037 Fulda, Tel. 0160/97068900

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57220



2000/03 BMW Z8, geringe Laufleistung, grau oder blau... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Ferrari



575 Maranello F1, 2004, 37500 km, dt. Fzg., Fiorano-Paket, Scheckheft, Bestzustand, 89.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57228

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Suche Testarosssa Bj. 85/86. Tel. 0171-8383093

Ford

PREMIUM-INSERAT



Ford Mustang Mach 1

• Bj. **2021** • km **50** • Farbe **Jetgrey** • € **67.990,-** • MwSt. auswb. ✔

WLTP Kraftstoffverbrauch (kombiniert)1: 12,4 l/100 km; CO2-Emissionen: 284 g/km.
Bei HCC-International findest du ständig über 40 junge Mustang ab Lager.
info@hcc-international, Tel. 02241-252250
Finanzierung, Inzahlungnahme, bundesweite Lieferung, Garantie.

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lotus



Der neue Lotus Emira ab sofort bei Jacobs Sportscars GmbH vorbestellbar. info@jacobs-sportscars.de, T. 02403/748820 H

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



AMG GLC 43 4MATIC Coupé Standh./LED/360°, EZ 08/2017, 31200 km, 270 kW (367 PS), polarweiß, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 57.800,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57207



1954/57 Mercedes 300 SL Flügeltürer mit Historie und Originalsubstanz... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



S 500, absolut gepflegtes Fahrzeug, als Zweitwagen genutzt, unfallfrei, HU, AU, TÜV vollständig, 8-fach bereift, Innenraum beige, ohne Flecken o.ä., ca. 38000 km, 335 kW (456 PS), schwarz, Klima, VB 85.000,- €. 65326 Aarbergen oder 82335 Starnberg. Tel. 0176/30738478

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57191



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57186

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

Porsche



911 SC Targa, 1978, dt. Fzg., 240700 km, revidiert, Scheckheft, 52.500,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57229



2006/18 Porsche 997 / 991 GT 2 RS, 1A gepflegt, gute Farbe... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.berlin-tuning.com H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 41/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MCLAREN

So sehen Sieger aus: Drei Tage nach dem Monza-Sieg feierte McLaren eine kleine Firmenparty vor der Zentrale in Woking

Zweierlei Maß

Zum F1-Grand-Prix von Italien MSa 40/2021

In Silverstone hat Hamilton den Unfall bewusst provoziert, mit allen Risiken bei 300 km/h für Verstappen, was auch hätte tödlich enden können. In Monza ist er wieder bewusst rübergezogen, statt fair Platz zu lassen. Da Verstappen den Notausgang hätte nehmen können, waren letztendlich beide gleich schuld am Unfall. Aber Verstappen mit drei Startplätzen und damit deutlich mehr als Hamilton in Silverstone zu bestrafen, zeigt, dass hier seit Jahren mit zweierlei Maß gemessen wird, wenn „Gott" Hamilton beteiligt ist.

Wolfgang Oswald
D-86879 Wiedergeltingen

Verstappen ist kein Kind von Traurigkeit, aber jemanden dafür zu bestrafen, dass er seine Position verteidigen möchte, ist schade. Hat die FIA Angst, dass „Paradiesvogel" Hamilton nicht Weltmeister wird?

Björn Schmidt
53809 Ruppichteroth

Die wirklichen Racing-Enthusiasten werden sich noch in zehn Jahren an dieses Überholmanöver in der Curva Grande erinnern. Ich hatte Gänsehaut, als Lando Norris mit den beiden rechten Rädern auf der Wiese innen am Ferrari von Leclerc vorbeizog. In Eurer Berichterstattung noch nicht einmal ein Satz darüber. Aber zwei Seiten über den Crash der beiden Topstars, die es nicht auf die Reihe bekommen, sich zu überholen, ohne sich gegenseitig in die Kiste zu fahren. Schade.

Günther Hampel
D-66123 Saarbrücken

Ohne Firlefanz

Zur Kritik am Formel-2-Format MSa 40/2021

Was aus der guten alten Zeit übrig geblieben ist, hat mit Formel 2 so wenig zu tun wie Drachenfliegen mit einem Kampfjet! Warum gibt es nicht einfach zwei Trainings, eine einstündige Qualifikation und ein normales Rennen? Ganz einfach! Ohne künstlichen Firlefanz. Hat es früher eine umgekehrte Startaufstellung gegeben? Waren die Rennen nicht richtig gut in Hockenheim, am Nürburgring, in Pau etc.?

Günter Spaderna
D-96158 Frensdorf

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)
1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
12. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 24. September		
07.50	Formel 3 Sotschi, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
09.00	Formel 2 Sotschi, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.15	Formel 1 Sotschi, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Formel 1 Sotschi, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
11.55	Formel 3 Sotschi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Sotschi, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.50	Formel 1 Sotschi, 2. Freies Training **LIVE**	ORF 1
15.20	Formel 2 Sotschi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 25. September		
07.25	Formel 3 Sotschi, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.20	Formel 2 Sotschi, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.45	Formel 1 Sotschi, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.50	Formel 1 Sotschi, 3. Freies Training **LIVE**	ORF 1
12.30	Formel 3 Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.10	Superbike-WM Jerez, Superpole (Aufz.)	Servus TV
13.10	Superbike-WM Jerez, Superpole (Aufz.)	Eurosport 2*
13.30	Formel 1 Sotschi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.35	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
13.40	Formel 1 Sotschi, Qualifying **LIVE**	ORF 1
13.50	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.55	Formel 1 Sotschi, Qualifying **LIVE**	SRF info
15.30	Formel 2 Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.00	IMSA Long Beach, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 26. September		
08.45	Formel 3 Sotschi, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.10	Formel 2 Sotschi, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	Formel 1 Sotschi, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	Formel 1 Sotschi, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
13.00	MX of Nations Mantova, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.10	Superbike-WM Jerez, SP Race (Aufz.)	Servus TV
13.20	Formel 1 Sotschi, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
13.40	Superbike-WM Jerez, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	MX of Nations Mantova, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MX of Nations Mantova, 3. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	Superbike-WM Jerez, der Sonntag (Aufz.)	Eurosport 2*
19.30	Speed – das Motorsportmagazin **LIVE**	Servus TV A**
21.00	IndyCar Long Beach, Rennen **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Montag, 27. September		
00.30	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Samstag, 25. September		
ab 08.15	NLS 8. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
ab 14.35	IDM Hockenheim, der Samstag **LIVE**	idm.de
Sonntag, 26. September		
ab 09.50	IDM Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	idm.de

* kostenpflichtig ** nur Österreich

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Kracht es im Duell der WM-Rivalen in Russland schon wieder?


KAWASAKI

Superbike-WM: Der Zweikampf um den Titel geht in Jerez in die heiße Phase

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

24./25.09.	Rallye-SM (SRM), Tessin	CH
24.–26.09.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Las Vegas	USA
25.09.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 8. Lauf	D
25.09.	IMSA-Sportwagen, Long Beach	USA
25./26.09.	GTWC Europe Sprint Cup, Valencia	E
25./26.09.	DMV Racing Days, Lausitzring	D
26.09.	Formel 1/F3/F3, Sotschi	RUS
26.09.	IndyCar Series, Long Beach	USA
26.09.	Tourenwagen/BTCC, Silverstone	GB

Motorrad

25.09.	Speedway-U21-WM-Finale, Krosno	PL
25.09.	Speedway-Bundesliga-Finale, Güstrow	D
25./26.09.	Superbike-WM, Jerez	E
25./26.09.	Int. Dt. Motorradmeisterschaft (IDM), Hockenheim	D
25./26.09.	Enduro-DM, Burg	D
25./26.09.	Sandbahnrennen, Augsburg-Haunstetten	D
26.09.	Motocross of Nations, Mantova	I
26.09.	Langstrecken-DM, Nürburgring	D